

EL MODELO URBANIZADOR “RESORT”

ANÁLISIS, CONTEXTO Y REPERCUSIONES
EN EL CAMPO DE MURCIA Y MAR MENOR

Javier Mena Hornillos



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA
Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación

EL MODELO URBANIZADOR “RESORT”
ANÁLISIS, CONTEXTO Y REPERCUSIONES
EN EL CAMPO DE MURCIA Y MAR MENOR

Javier Mena Hornillos
2010



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA
Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación

EL MODELO URBANIZADOR “RESORT”

ANÁLISIS, CONTEXTO Y REPERCUSIONES EN EL CAMPO DE MURCIA Y MAR MENOR

Autor: Javier Mena Hornillos. Arquitecto

Director: Francisco Segado Vázquez. Dr. Arquitecto
Codirector: José María Ródenas Cañada. Dr. Arquitecto

Dedicado a los Míos;
mi Padre, gran inspirador,
mi Madre, fuente inagotable de cariño,
mi familia, mi Laura, mis amigos y mis pensamientos.

RESUMEN/ABSTRACT

“La velocidad de los cambios tecnológicos y, sobre todo, la velocidad y amplitud de su dispersión, dotan a la sociedad moderna de un potencial enorme. El desafío al que nos enfrentamos consiste en renunciar a un sistema que explote la tecnología por un estricto afán de lucro para orientarla hacia metas de sostenibilidad”.

“The speed of technological changes and, mainly, the speed and amplitude of their dispersion, equip the modern society with an enormous potential. The challenge which we faced consists of resigning to a system that operates the technology by a strict eagerness of profit to orient it towards sustainability goals”

Rogers, Richard. “*Cities for a small planet*”



R1

Paisajes del Campo de Murcia y Mar Menor (ámbito de estudio)
Views from Campo de Murcia and Minor Sea (scope of study)

De niño, junto con mi familia, en verano iniciábamos lo que me parecía un larguísimo viaje que comenzaba en Madrid, atravesando los amarillentos campos manchegos primero, el mosaico de la huerta murciana más adelante, para después sobrepasar el Puerto de la Cadena, desde donde se divisaba toda la llanura litoral del Mar Menor y en días claros con gran emoción a lo lejos, el añorado Mar Mediterráneo que baña Cabo de Palos, mi paraíso.

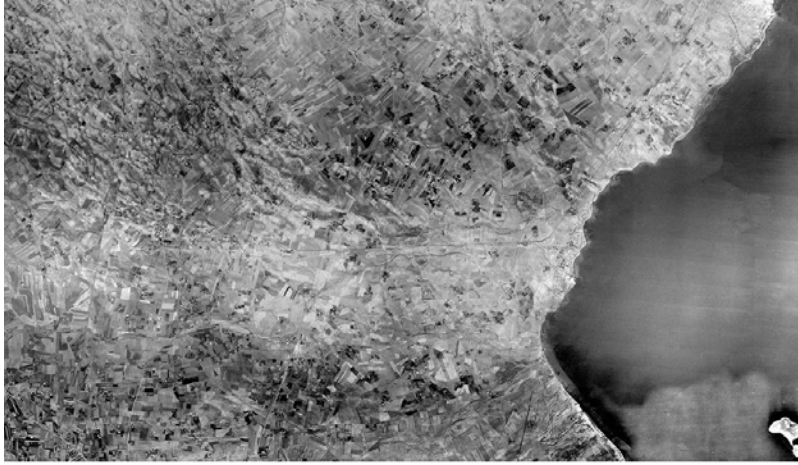
En no pocas ocasiones el largo viaje se alargaba a las primeras horas de la noche y desde ese mirador que es el Puerto de la Cadena, se acertaba a identificar, en medio de la oscuridad, las luces del Mar Menor, primero San Javier, Los Alcázares, luego, al fondo la línea luminosa que dibujaba La Manga e incluso, más allá el haz del faro de Cabo de Palos, algo que sin duda producía agitación a mis hermanas y a mí.

La memoria de los recuerdos y la percepción de los cambios han despertado en mí el interés acerca de este Espacio, por lo que ha sido, por lo que es y por lo que debería de ser en el futuro.

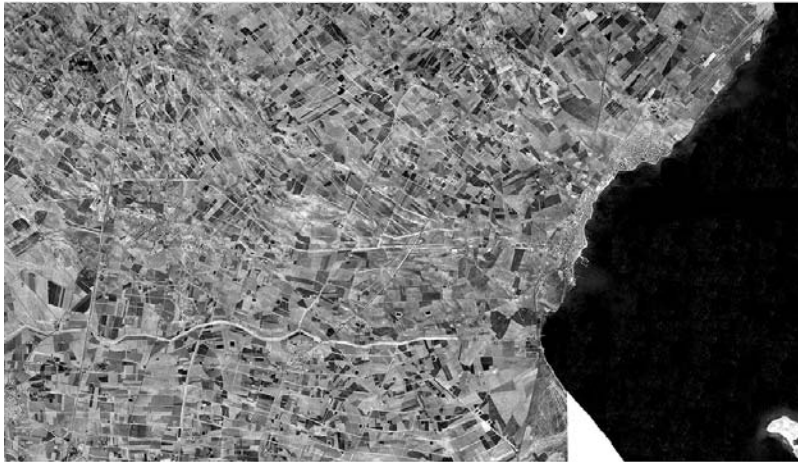
When I was a boy, my family and I would go on, what seemed to me, a very long trip that started in Madrid, where we would first cross the yellowish fields of La Mancha, continuing onto the mosaic farmlands of Murcia, and then we would climb up La Cadena mountain pass where we would make out with great excitement the coastal plain of the Minor Sea from a distance on clear days; that yearned for Mediterranean Sea that bathes Cape Palos, my paradise.

Not on few occasions did this long trip last up to the early hours of the morning, and from this scenic viewpoint on La Cadena mountain pass, we were able to discern in the midst of the dark night the lights shinning from the Minor Sea coastline; first San Javier, then Los Alcázares, extending out to the glowing line tracing La Manga, and even further in the background, we could see the beam of the Cape Palos Light House, something which undoubtedly exhilarated my sisters and me.

These memories, along with the perception of the changes that have occurred in this area, have awoken my interest in this Environment, because of what it has been, what it is, and what it should be in the future.



1945



1981



2009

R2

1945. Cultivos de secano/ *Dryland agriculture*

1981. Regadío y desarrollo del turismo/ *Irrigation systems and tourism growth*

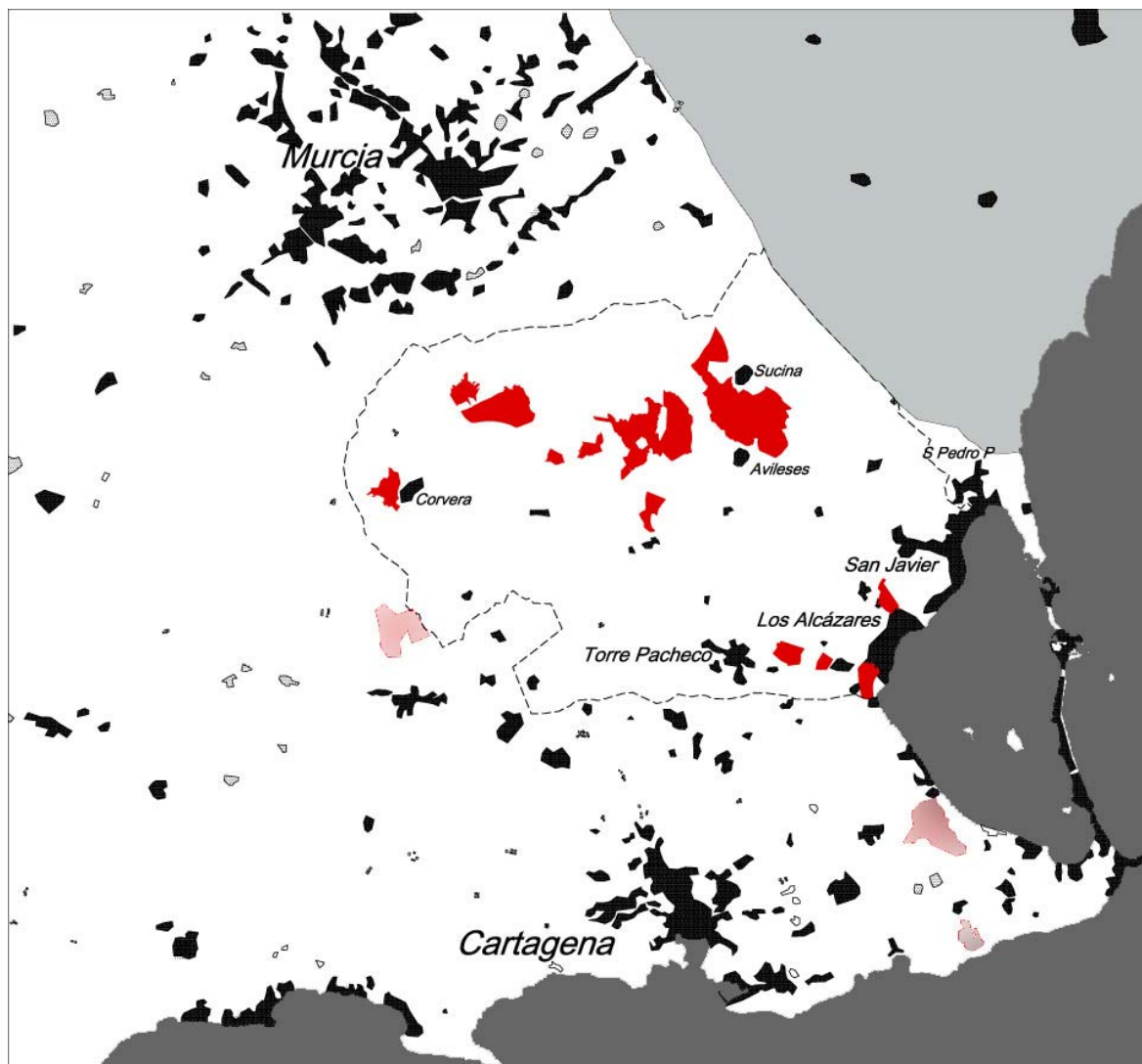
2009. Ensanche de ciudades y aparición de "resorts"/ *Growth of cities and resorts*
 (Torre Pacheco – Los Alcázares). Crecimiento cronológico/ *Chronological land development*
Cartomur. Infraestructura de datos espaciales de referencia de la Región de Murcia

Desde entonces se ha observado cómo el territorio se ha transformando con cierta sutileza, estableciéndose cultivos de regadío, creciendo esas inicialmente poblaciones de veraneo, y por último aquellas “islas” urbanizadas, los “resorts”, contruidos en páramos y zonas agrícolas, que forman parte del paisaje natural. Esto ha generado importantes debates sobre si el modelo urbanizador “resort” era o no sostenible y respetuoso con el medio natural en el que se encontraba, escuchando todo tipo de opiniones al respecto.

Esta tesis analiza, en el Campo de Murcia y Mar Menor, un modelo urbanístico y territorial que ha proliferado desde el año 2000, el “resort”, prestando especial atención a la inserción en el territorio, a cómo macla con lo existente, los espacios de cultivo circundantes, los núcleos rurales, las ciudades costeras, etc, y qué repercusiones positivas y negativas produce. Repercusiones que a pesar de estar analizadas desde el punto de vista urbanístico, afectan inevitablemente a lo social, económico, medioambiental o turístico.

Over the years, the area has subtly changed: irrigated farmlands have been established, vacation areas have become more densely populated, and lastly desert land and agricultural areas forming part of the natural landscape have been developed into “islands” known as resorts. This has caused great controversy on the issue of whether this urban development model of resort building is sustainable and respectful (or not) with regard to the natural milieu in which it is located, taking all opinions into account.

The purpose of this thesis is to analyze the urban planning and territorial model in the Campo de Murcia and Minor Sea that has proliferated since 2000, which involves the construction of resorts, paying special attention to the insertion of the territory, to how it integrates with what is already there, the surrounding agricultural areas, the rural populations, the coastal cities, etc., and the positive and negative repercussions produced; repercussions that, in spite of being analyzed from an urban planning point of view, inevitably affect social, economic, environmental and tourism aspects.



R3

Plano de situación del ámbito de estudio. Núcleos urbanos y “resorts” planeados
Map of the scope of study. Planned urban populations and resorts

En términos económicos, la incertidumbre sobre el trasvase Tajo-Segura y la creciente competitividad de economías agrarias de otros países mediterráneos emergentes, argumentó que los recursos en el Campo de Cartagena y Mar Menor deberían orientarse prioritariamente al turismo residencial, sin embargo la actual crisis ha demostrado la fortaleza de la agricultura frente a otros sectores productivos.

De lo anterior se concluye que una economía mixta, en la que convivan turismo y agricultura generaría una mayor diversidad y por tanto mayor solidez frente al devenir de los tiempos.

En los últimos 20 años, el aumento de población en el ámbito de estudio se ha materializado de dos maneras:

La expansión de los núcleos urbanos consolidados, donde la ciudad se rodea de nuevas zonas residenciales, intentando conectar y aprovechar los servicios y ofertas del municipio principal.

Y por otro lado, el nuevo modelo urbanizador que nos ocupa en ésta tesis, el “resort”, emerge a priori como un núcleo cerrado, de baja densidad, a modo de “gated community” de perímetro vallado y accesos vigilados, no ligado a ningún núcleo urbano, cercano a autovía, que ofrece alta calidad de vida en lo que a su relación con la naturaleza y el deporte, el golf en éste caso, se refiere.

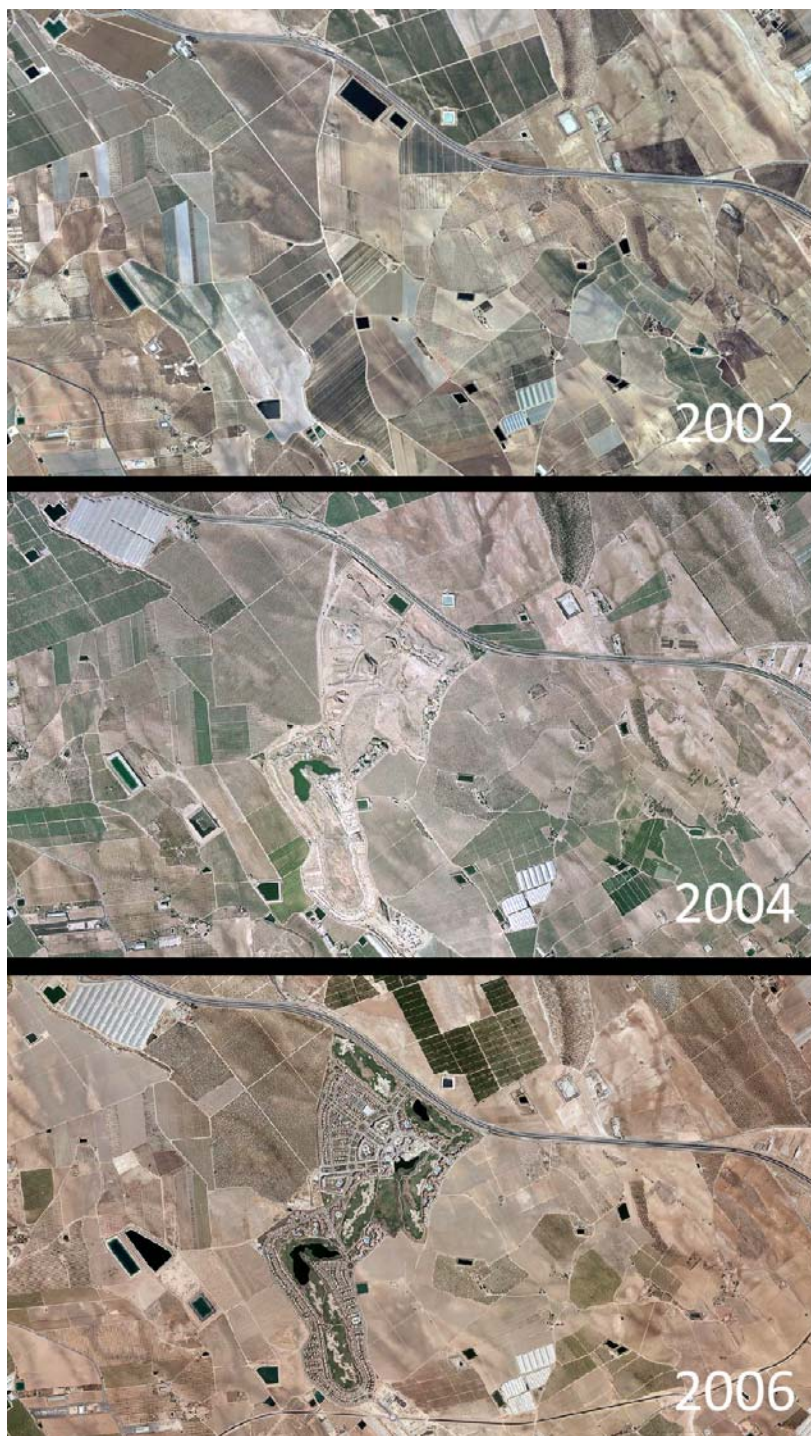
In economic terms, the uncertainty of the transfer of water from the Tajo River to the Segura River and the increasing competitiveness of agricultural policies of other emerging Mediterranean countries, argues that the resources in the Campo de Cartagena and Minor Sea would have to be oriented primarily to residential tourism; nevertheless, the present crisis has proved the strength of agriculture as opposed to other productive sectors.

As per the above mentioned, it can be concluded that a mixed economic policy in which tourism and agriculture coexist generates greater diversity and, therefore, greater solidity for the future.

Over the past 20 years, the population increase within the scope of study has been materialized in two ways:

Firstly, in the expansion of the consolidated urban populations, where the city is surrounded by new residential areas, trying to connect and take advantage of the services and supplies of the main municipality.

Lastly, the new urban planning model of resort building, covered in this thesis, emerged as gated community with surveillance, independent from the city and close to the highway, that offers a high quality of life with regard to nature and sports, in this case golf.



R4

(La Torre golf Resort) Crecimiento cronológico/ *Chronological growth*
Cartomur. Infraestructura de datos espaciales de referencia de la Región de Murcia

Este modelo de urbanismo de baja densidad, tan diferente de la tradicional ciudad compacta en España, conlleva una serie de inconvenientes debidos a la dispersión y la zonificación.

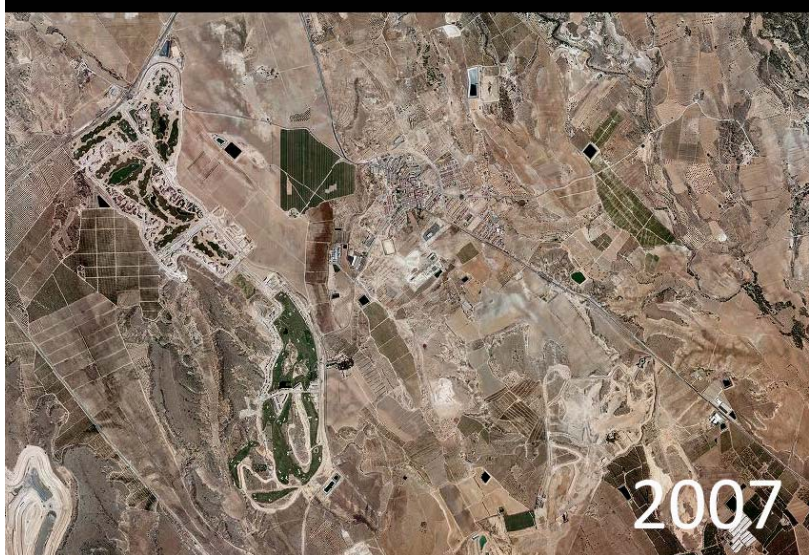
En las ciudades norteamericanas llevan décadas rectificando estos problemas, con buenos resultados. Es de gran valor por tanto extraer conclusiones a experiencias aprendidas y extrapolarlas a nuestro medio, del mismo modo que en Estados Unidos han observado la manera de “construir ciudad” de Europa.

En este punto se detectan detalles poco funcionales en el diseño y desarrollo de los “resorts”, donde se hace prioritario el uso del automóvil, y no se favorecen los itinerarios peatonales. Por otro lado, en contraposición con las ciudades que ofrecen diversidad de servicios y actividades, el “resort”, ofrece el espacio residencial y campo de golf, quedando desprovisto de usos y funciones urbanas, que evitarían en caso de tenerlos, el desplazamiento en vehículo propio y dotarían de mayor calidad de vida, acrecentando el sentimiento de pertenencia e identidad tan valorado en la cultura mediterránea.

This low density model of urban planning, so different from the traditional compact city found in Spain, entails several disadvantages due to dispersion and zoning.

Over the last decades in North American cities have been rectifying these problems with good results. Therefore, it is a great asset to draw conclusions from these experiences, extrapolating them to our milieu, in the same way that the United States have learned how “to build cities” from the European experience.

At this point, non functional details have been detected in the design and development of resorts, where the use of the automobile is a high-priority and walkable itineraries are not favored. However, in contrast with the cities that offer diversity of services and activities, resorts offer residential space and golf courses but lack urban uses and functions that reduce the need of having to get around in private vehicles, which provides a greater quality of life by increasing the feeling of property and identity so valued in the Mediterranean culture.



R5

Crecimiento cronológico alrededor de Sucina/ *Chronological growth surrounding Sucina*
 Cartomur. Infraestructura de datos espaciales de referencia de la Región de Murcia

Encontramos así agrupaciones de “resorts” y núcleos urbanos colindantes denominados “conglomerados urbanizados” de “resorts”. Por un lado, se pretende que dentro de esos conglomerados haya interacción entre sus elementos, permeabilizando sus contornos, creando centralidades en sus tramas difusas que suplan las carencias de equipamientos de cada uno de ellos; y por otro lado, se pretende que todo el conjunto de conglomerados del ámbito objeto de estudio, queden unidos por una red de transporte público, un “anillo” que aprovechando parcialmente la vía férrea actual, articulando y cohesionando las diferentes potencialidades del territorio: entornos agrícolas, núcleos urbanos consolidados y rurales, espacios naturales, hitos paisajísticos, los nuevos “resort” y el futuro aeropuerto Internacional de Corvera.

De todo lo anterior se deriva la necesidad de una gestión territorial global, que supere el ámbito municipal y que atienda a relaciones más complejas, favoreciendo así la sinergia entre resorts, los núcleos urbanos más cercanos y el aprovechamiento del medio natural.

In this sense, we can find groupings of resorts and adjacent urban populations called “urbanized conglomerates” of “resorts”. On one hand, there is an attempt to provide, within these conglomerates, interaction between the available elements, making the surrounding areas permeable, creating centers in diffuse spots that replace the deficiencies in each area. On the other hand, it is intended that all these conglomerates within the scope of the study be linked by a public transport network, a “circuit” that partially takes advantage of the existing railway system, articulating and connecting the different capacities of the territory: agricultural surroundings, consolidated and rural urban populations, natural means, landscaping landmarks, new resorts and the soon to be Corvera International Airport.

As per the above, we can derive the need for managing the area, so that it surpasses the municipal scope and takes care of more complex relations, favoring, therefore, synergy between resorts, the closest urban populations and profiting from the natural milieu.

ÍNDICE

1 OBJETO DE LA TESIS	14
1. 1 INTRODUCCIÓN	15
1.2 DELIMITACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA TESIS	20
1.2.1 El modelo “Resort”	21
1.2.1.1 Definición de “Resort”	21
1.2.1.2 Origen e Historia general del “Resort” ligado al Golf	25
1.2.1.3 Origen y situación del Golf en España	29
1.2.1.4 El primer “Resort” en Murcia. Club de Golf de La Manga	35
1.2.2 Las “Gated Communities”	37
1.2.3 Delimitación del Ámbito de Estudio	41
1.2.3.1 Localización y descripción del paisaje	41
1.2.4 Justificación del Ámbito de Estudio	45
1.3 FINALIDAD DE LA TESIS	50
 2 METODOLOGÍA DE ESTUDIO	 52
2.1 REALIDAD TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO	53
2.1.1 Aspectos específicos del Ámbito de Estudio	53
2.1.1.1 Grado de desarrollo Urbanístico en el Ámbito de Estudio	53
2.1.1.2 Situación estratégica. Eje Murcia-Cartagena	59
2.1.2 Aspectos exógenos. Región de Murcia y Arcomed español	63
2.1.2.1 Sectores económicos de la Región de Murcia	63
2.1.2.2 Situación actual del Sector Agrícola de Murcia frente al modelo “Resort”	69
2.1.2.3 Gestión medio ambiental de los campos de golf en España	81
2.1.2.4 Implicaciones del “Boom” Urbanístico Residencial	93
2.1.2.5 Modelos turísticos en el litoral español	99
2.1.3 Aspectos globales a considerar	117
2.1.3.1 Modelo urbano difuso en Europa, Eurosprawl	117
2.1.3.2 Implicaciones del Modelo Disperso frente al Compacto	123
2.1.3.3 La Región Urbana	131

2.1.4 Previsiones de los Planeamientos Generales	141
2.1.4.1 PGMO Murcia y PEIVCM Campo de Murcia	147
2.1.4.2 Planeamiento General de Torre Pacheco, San Javier y Los Alcázares	161
 2.2 RESORTS OBJETO DE ESTUDIO. MORFOLOGÍA, DENSIDAD, TIPOLOGÍA, ARQUITECTURA	166
 2.2.1 Los “resort” del ámbito de estudio	169
2.2.1.1 Enumeración y clasificación de los “resort”	173
 2.2.2 Generalidades y elementos de los “resort”	225
 2.2.3 Parámetros característicos y tipos de “resort”	237
2.2.3.1 Parámetros Urbanísticos	237
2.2.3.2 Singularidades derivadas del modelo “resort”	249
 2.2.4 El Campo de Golf. Consumos hídricos y repercusión medio ambiental	263
 2.3 INSERCIÓN TERRITORIAL	278
 2.3.1 Análisis contextual. Eje Murcia-Cartagena-Mar Menor	283
 2.3.2 Análisis cercano, local. Conglomerados urbanizados de “resorts”	293
2.3.2.1 Conglomerados urbanizados de “Resorts”	295
2.3.2.2 El Conglomerado urbanizado de Sucina-Avileses	297
2.3.2.3 El Conglomerado urbanizado de La Tercia	301
2.3.2.4 El Conglomerado urbanizado de Baños y Mendigo	305
 2.4 REFLEXIONES. MODELO TENDENCIAL FUTURO	308
 2.4.1 Reflexiones Generales	309
2.4.2 Reflexiones en el marco territorial y urbanístico	317
 3 CONCLUSIONES	328
 4 BIBLIOGRAFÍA	338

1. OBJETO DE LA TESIS

1.1 INTRODUCCIÓN

“Cuanto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y, por tanto, más dependientes son los ciudadanos del vehículo privado. Las urbes de todo el mundo se están transformando para adaptarse a las necesidades del automóvil, a pesar de que es éste, más que la industria, el factor capital de la contaminación del planeta; la misma contaminación de la que huyen los residentes en los barrios periféricos”

Rogers, Richard. *“Ciudades para un pequeño planeta”*

La Tesis pretende realizar un completo análisis en el ámbito del Campo de Murcia/Mar Menor del fenómeno urbanístico “Resort” para extraer conclusiones sobre sus repercusiones futuras, planteando además las tendencias en cuanto a su gestión y ordenación óptimas para una acertada consolidación e integración territorial en un área de influencia, el Eje Regional Murcia-Cartagena que aglutina cerca de un millón de habitantes requiere, cada vez más, una gestión y planificación integrada de un ámbito donde el urbanismo disperso propio de los “resorts” es cada vez más evidente.

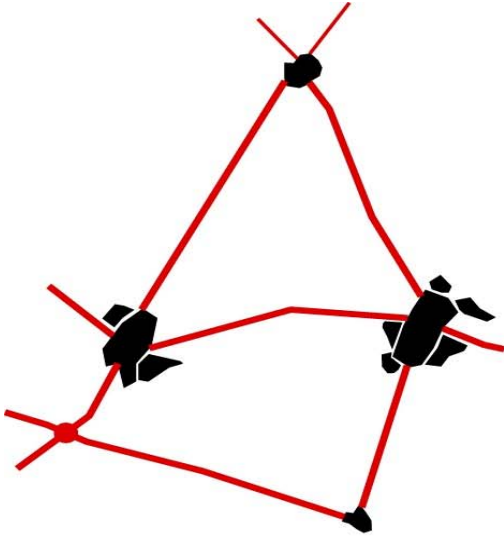
El fenómeno de crecimiento urbanístico generalizado en España en los años anteriores a la crisis económica iniciada en el 2008 fue especialmente importante en la Región de Murcia donde en los últimos 20 años se ha producido un aumento de más de 300.000 viviendas, especialmente intenso el crecimiento de las viviendas secundarias o también denominadas turísticas en las zonas costeras, siendo muy frecuente que los antaño claros límites entre suelos agrarios y urbanos sean actualmente más difusos y las periferias de los núcleos urbanos estén ocupados por procesos de urbanización¹.

Aunque en 2010 estamos inmersos en una profunda crisis económica, las magnitudes referidas al primer lustro del siglo XXI, confirman que la construcción en la Región de Murcia ha sido con el 37,4%, el sector económico con mayor crecimiento relativo en el PIB. Su tirón ha superado incluso a sectores económicos tan dinámicos como la industria y los servicios, aún cuando este último sigue siendo hoy en datos absolutos el sector dominante de la economía Regional.

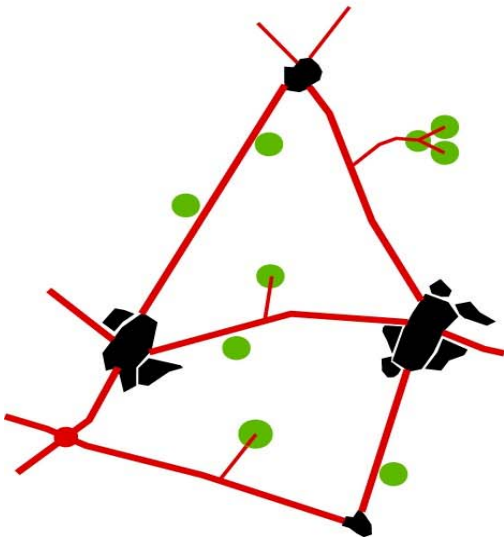
Dentro de este creciente auge, el fenómeno vivienda adquiere una importancia vital al representar más del 80% del total de superficie construida según destino de la obra en ese mismo periodo. En el interior de la Región, uno de los municipios que más experimentan este “boom” de viviendas ha sido el de Murcia. La comparación de lo que ha significado la suma de nuevas viviendas entre 1992 y 2005, en referencia al parque inmobiliario contabilizado en el censo 1991, muestra como el municipio murciano es uno de los polos de crecimiento más importantes con el 41,50%².

1, 2. Datos del Ministerio de Fomento y del Boletín Estadístico de la Consejería de Obras Públicas, Viviendas y Transportes de la C.A.R.M.

1



2



1-F1

Situación de los Resorts

1. Modelo anterior: Modelo de malla urbana

2. Modelo resort: Modelo de pólipos

Elaboración propia

Desde finales del siglo XX, junto al avance espacial de las construcciones propias de la ciudad compacta (expansión del núcleo urbano consolidado) se viene advirtiendo el desarrollo de nuevas tipologías de urbanismo difuso a través de urbanizaciones periféricas de distinto tamaño.

Dos son los modelos o patrones de expansión urbanizadora.

En primer lugar, los principales municipios experimentan un crecimiento propio dado el atractivo del área de influencia específico de la urbe. Este crecimiento residencial que se desarrolla a modo de ensanche proporciona nuevos modelos de vida, muy conocidos en sociedades anglosajonas que adoptan crecimientos horizontales y menos compactos como hasta el momento se daban en España. Ciudades como Murcia o Cartagena experimentan un esponjamiento en sus anillos exteriores formados por usos residenciales y de servicios. Este crecimiento se debe a primeras residencias con una fuerte permanencia en su ocupación y con residentes autóctonos.

Por otro lado, un modelo residencial dedicado a la industria del turismo y definido por unos parámetros generalizados. Se trata del modelo “resort”, dedicado mayoritariamente a la segunda residencia y sin embargo también en casos concretos una opción de residencia habitual.

Éstos se sitúan generalmente (ver 1-F1) alejados de los núcleos urbanos y anillos periféricos en donde el precio del suelo es elevado, aunque se unen a la red viaria existente, situándose de manera tangencial o cercana a la misma, adquiriendo especial relevancia en los municipios o sectores litorales, la mayor parte de los cuales tienen ya en la actualidad más del 50%¹ de su parque residencial conformado por viviendas unifamiliares. También se desarrollan en zonas agrarias más alejadas de los litorales, lo que diversos autores denominan segunda línea litoral, en donde se dispone de gran cantidad de suelo, permaneciendo las excepcionales condiciones climáticas.

El “resort” y sus derivados se implantan de manera que el terreno libre interurbano lo convierte en “islas” de acceso restringido.

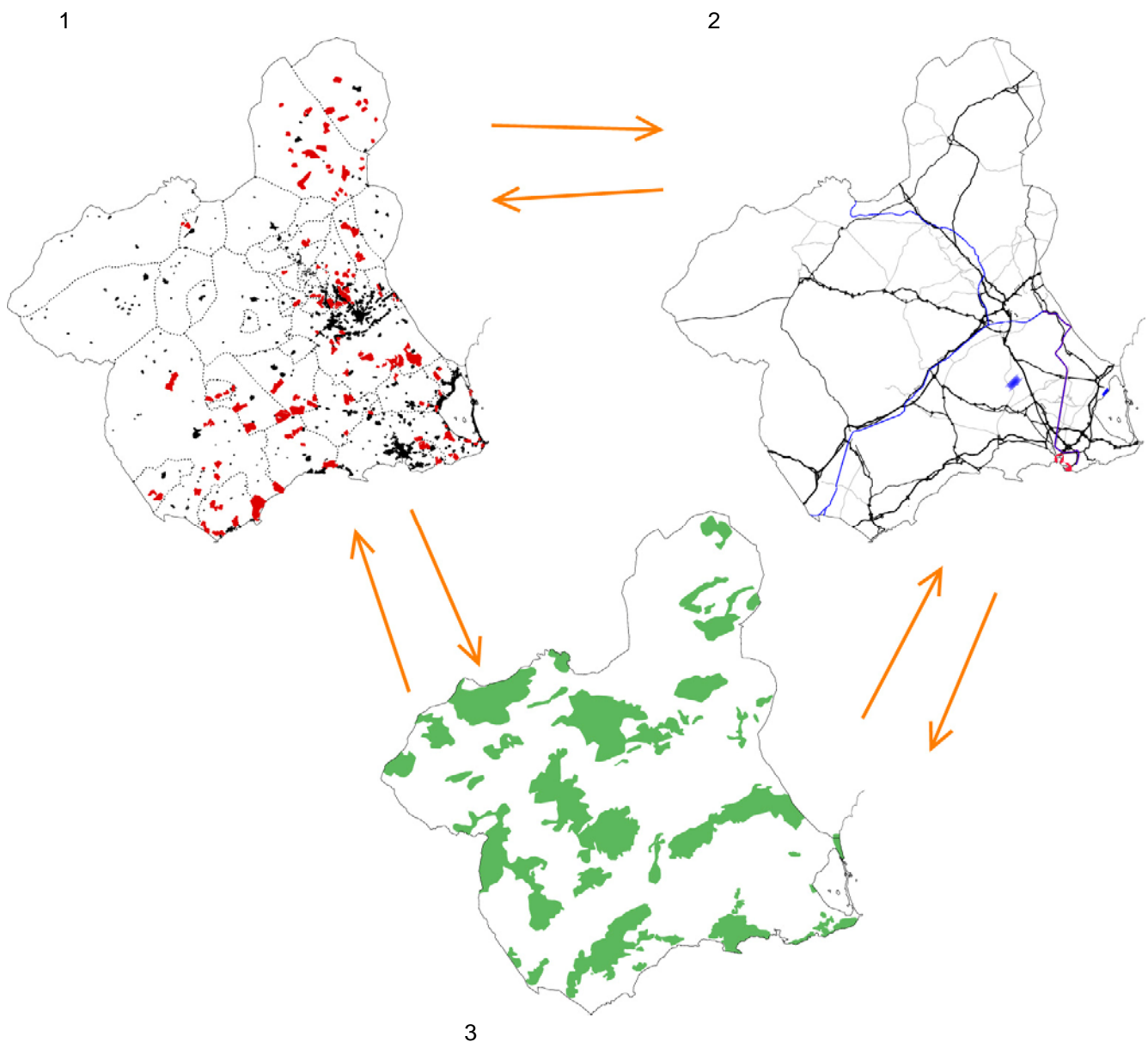
Son unidades lo suficientemente importantes como para nacer al margen de la ciudad, aunque necesariamente vinculadas a ella. De la ciudad emplean Servicios Generales.

Estos dos fenómenos de crecimiento se han dado de manera simultánea de modo que debido al gran desarrollo del “resort”, configuran un amplio espacio urbanizado, un continuo urbanizado² en zonas concretas donde los espacios intersticiales no construidos quedan fuertemente antropizados³.

1. Datos del Boletín Estadístico de la Consejería de Obras Públicas, Viviendas y Transportes de la C.A.R.M.

2. Continuo urbanizado. Término proveniente del urbanismo difuso “sprawl” de Estados Unidos.

3. Antropizado: Referido a un medio donde se nota la influencia del Hombre (RAE)



1-F2

Los tres factores territoriales que se deben coordinar

1. Sistema Urbano (núcleos urbanos y nuevas urbanizaciones)

2. Sistema Viario e Infraestructuras

3. Sistema Natural (espacios protegidos Red Natura 2000)

Elaboración propia

Estos continuos urbanizados requieren una gestión integrada de núcleos urbanos consolidados, espacios protegidos (LIC¹ y ZEPA²) y nuevos desarrollos residenciales entre los que se incluyen los complejos residenciales tipo “resort”, ya que los hasta ahora precisos bordes intermunicipales son ya en muchos casos bordes difusos que aumentan la complejidad de su gestión superando delimitaciones administrativas y necesitadas de una visión de conjunto.**1-F2**

Propio de países desarrollados anglosajones o del norte de Europa es este crecimiento horizontal de las ciudades, configurando contornos difusos y que en el caso de España difiere del modelo tradicional, compacto y no disperso de ciudad

Por otro lado el automóvil ha fomentado la expansión metropolitana, erosionando la calidad de los espacios públicos al primar la movilidad privada y motorizada.

De la misma manera que el ascensor posibilitó los rascacielos, el coche amplía de manera exponencial la capacidad de alejarse del centro urbano, no siendo excesivo problema el realizar grandes distancias de manera habitual para acudir al trabajo, etc.

Cuanto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y por tanto más dependientes de su vehículo son los ciudadanos. También ha facilitado la división de actividades cotidianas, compartimentando, separando las oficinas de las tiendas y estas de las viviendas.

Mientras el automóvil se convierte en un factor clave de la planificación urbanística, las calles, la forma y la distribución de los espacios públicos parecen estar supeditados exclusivamente en beneficio del automovilista.

1. LIC. Lugares de Importancia Comunitaria. Ecosistemas protegidos para garantizar la biodiversidad y conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres consideradas prioritarias por la directiva 92/43/CEE.

2. ZEPA. Zonas de Especial Protección para las Aves. Categoría de áreas protegidas de especial relevancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción, según directiva comunitaria 79/409/CEE y modificaciones subsiguientes.

1.2 DELIMITACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA TESIS

1.2.1 EL MODELO “RESORT”

1.2.1.1 Definición de “Resort”

El término “resort” en inglés se acuñó en el siglo XIV y significa:

“A resort is a place used for relaxation or recreation, attracting visitors for holidays or vacations” Oxford Dictionary

“Aquel lugar donde uno tiene ayuda y asistencia o el lugar donde la gente acude para recrearse, que atrae turistas ” Wikipedia

En la actualidad “resort” se refiere más comúnmente en el mundo anglosajón como estación turística o complejo turístico, lugar diseñado para las actividades turísticas orientadas a la relajación y la recreación, especialmente durante las vacaciones. Generalmente, una estación turística se distingue por una gran selección de actividades, como las relacionadas con la hostelería (comida, bebida, alojamiento), el ocio, el deporte, el entretenimiento y las compras¹.

El resort más famoso del mundo antiguo era Baia, en el golfo de Pozzuoli, Italia, centro de veraneo del Imperio Romano en el siglo I antes de Cristo.

Un resort se refiere habitualmente a dos lugares específicos, pero similares:

- Ciudades en las que el turismo o las vacaciones representan la mayor parte de la actividad local, pero que generalmente no son gestionadas por una sola compañía. Por ejemplo la ciudad de Aspen, Colorado, dedicada principalmente a la práctica del esquí y todo lo relacionado con el turismo invernal.
- Centros de vacaciones, generalmente gestionados por una sola compañía, que intenta proporcionar lo que todos o la mayoría de los visitantes desean mientras están allí, por ejemplo Walt Disney World o Port Aventura en España.

El término resort a veces se emplea, inadecuadamente, para identificar un hotel que no reúne el resto de los requisitos que caracterizan a un complejo turístico. No obstante, la presencia de hoteles es la característica central de éstos.

En la actualidad los Resorts turísticos más difundidos son los llamados de destino.

Resorts de destino² son aquellos cuyas instalaciones proporcionan alimentación, alojamiento, deportes, ocio y compras, cubriendo las necesidades del visitante. Generalmente, estas instalaciones son de calidad superior al hotel medio de cualquier ciudad.

Así funcionan la mayoría de los grandes hoteles-casino en Las Vegas, Nevada. En España destacan los de Costa Adeje en Tenerife.

1.Estación Turística. Trasposición del término resort al español. Wikipedia.org y Dictionary.com

2. Resorts de destino. Clasificación correspondiente a Wkipedia.org según a destinos vacacionales reglados en régimen de “todo incluido”.

Volviendo al ejemplo de Las Vegas, supuso en los años 60 el inicio del concepto actual de resort recreativo. En medio del desierto de Nevada, en donde se permitía el juego, se construyó una ciudad de ocio que se desarrollaría rápidamente. Tras el éxito inicial surgieron los “Megaresorts”¹ recintos hoteleros de tamaño descomunal en donde el concepto “all included” se imponía, el cliente no sólo pernoctaba sino jugaba, comía, compraba y asistía a espectáculos, es decir el desembolso medio por visitante era elevado, en un ambiente aparentemente exclusivo y de lujo. Estos Megaresorts han llegado a tener más de 4.000 habitaciones, de ambiente tematizado y un sinfín de actividades entre las que destaca obviamente la relacionada con el juego.

El turista español acude con frecuencia a resorts junto al mar en lugares como República Dominicana o Cuba, en las que el modelo “all included” es el más extendido entre los de destino de playa.

Sin embargo la tipología de “resort” que se ajusta al modelo que en la Región de Murcia se da, nace impulsado por dos ideas fundamentales, en primer lugar, la de proporcionar una alta calidad de vida y, en segundo lugar, poder presentar una nueva configuración territorial definida por la baja densidad de edificación, más cercano a las “gated communities”² norteamericanas (*urbanizaciones cerradas*)

Este modelo urbanizador, es un desarrollo urbanístico normalmente ligado a la presencia de un campo de golf. Por esta razón y por su ubicación suele interpretarse como un nuevo modelo turístico que aunque se aleja de la masificación litoral en muchos casos su proximidad es un valor añadido al conjunto.

El éxito ya no está tanto en ofrecer una residencia en contacto con la naturaleza, eso se alcanza en la conocida periurbanización de las primeras coronas, como en la satisfacción que se da a los intereses emergentes de una sociedad terciaria, que concede un gran valor a la oferta socio-cultural ausente en los anteriores procesos.

Una oferta socio-cultural que debe ser entendida en toda su amplitud, incluida la faceta deportiva como etiqueta de exclusividad. Esta faceta deportiva se expresa a través de lo que puede denominarse “turismo deportivo-residencial”, porque el espacio verde que define a los campos de golf se convierte en elemento dinamizador donde el residente es sujeto de acción.

Aunque el habitante sea ajeno a la práctica del golf, el marco paisajístico que recrean dichas instalaciones supone un atractivo al margen del interés o participación en este deporte.

1. Megaresort. Término inglés

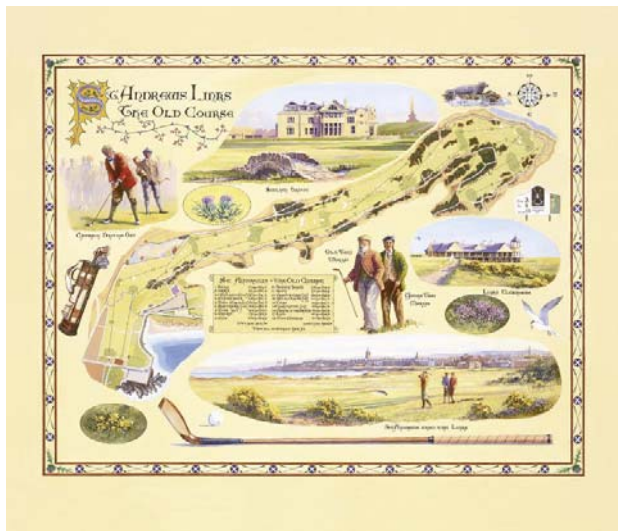
“[...] is a type of destination resort which is of an exceptionally large size, sometimes featuring large-scale attractions (casino, golf course, theme park, multiple accommodations). The hotels along the Las Vegas Strip are most typically thought of as megaresorts owing to their immense size and complexity”.

Wikipedia.org

2. Gated communities. Término inglés

“In its modern form, is a form of residential community or housing estate containing strictly-controlled entrances for pedestrians, bicycles, and automobiles, and often characterized by a closed perimeter of walls and fences”

Dictionary.com



1-F3

Royal and Ancient Golf Club of St Andrews



1-F4

Naples Beach
Imagen promocional 1918

1.2.1.2 Origen e Historia general del “Resort” ligado al Golf

El resort ligado al Golf es el modelo que interesa en esta tesis, por ello es importante conocer los orígenes de este deporte.

Los romanos practicaban un juego con un palo curvado y una bola hecha de plumas que podría ser el antecedente del juego de golf. Algunos historiadores sostienen que se habría originado en los Países Bajos y que el término proviene de la palabra holandesa "kolf" que significa palo.

1-F3

Sin embargo el Royal and Ancient Golf Club of St Andrews (Gran Bretaña) se considera el club de golf más antiguo del mundo. Está ubicado en el condado de Fife en Escocia, y es conocido como "La cuna del Golf".

La organización fue creada en 1754 con el nombre de Sociedad de Golfistas de St. Andrews, un club de golf local que jugaba en el campo de St Andrews. En 1834, el rey Guillermo IV se convirtió en patrono y el club pasó a llamarse con su nombre actual. En 1897 la Sociedad instauró las normas básicas del golf tal como se conocen actualmente, y en los siguientes 30 años pasó a controlar la organización de otros torneos en otros campos.

Inicialmente la institución la componían 22 socios de la nobleza y cuyo campo en 1764 consistía en 22 hoyos, 11 de ida y 11 de vuelta en donde los golfistas jugaban en los mismos hoyos simultáneamente en diferentes sentidos.

El golf se introduce posteriormente en Inglaterra en 1608. Los primeros clubes que se formaron fuera de Inglaterra fueron el Calcutta Golf Club of East India (1829) y el Royal Bombay Club (1842). Posteriormente se funda en América el Canada's Royal Montreal Golf Club, fundado en 1873. En 1888 se crea el St. Andrews Golf Club of Yonkers, en Nueva York.

Acercándonos más al modelo residencial “resort” de España destacan, a principios del siglo XX, en el sureste de la península de Florida (EEUU) las primeras “gated communities” o urbanizaciones cerradas y de acceso vigilado con campos de Golf que mediante el tren conectaban con las principales ciudades de la costa este de Estados Unidos, de las cuales surgían los principales compradores de un destino eminentemente vacacional.

1-F4

En 1914 el millonario George E. Merrick¹ quiso construir en Coral Gables, en las cercanías de Miami, influenciado en parte por el movimiento de la “Ciudad Jardín”² una urbanización de “Mediterranean Revival Style”³ de 45 km², 2 campos de golf y parcelas residenciales de 600 a 1200 m². Las calles principales las denominó Granada, Alhambra, Segovia o Valencia, contando con numerosas plazas, monumentos y fuentes copiadas de la arquitectura histórica de España.

1. George Edgar Merrick (1886-1942)
Empresario inmobiliario cuyo mayor logro fue la planificación y desarrollo de la ciudad de Coral Gables, Florida en los años 20 (s.XX), una de las primeras comunidades planificadas de los EEUU.
University of Miami history

2. Ciudad Jardín. Movimiento urbanístico fundado por Ebenezer Howard (1850-1928)

3. Mediterranean Revival Style.
Movimiento estilístico introducido a principios del siglo XX en Estados Unidos, basado en motivos renacentistas de los palacios italianos y villas mediterráneas del siglo XVI. Además son muchos los elementos asimilados de la arquitectura española de diferentes épocas. Se dio principalmente en California y Florida, de clima similar al Mediterráneo.
Newcomb, Rexford. *Mediterranean Domestic Architecture for the United States*, 1992, p.7.

4. Datos obtenidos por
United State Census 2008



1-F5
 Temple Terrace
 Imagen promocional. 1920



1-F6
 Naples Beach
 Foto promocional actual

En 1925 Coral Gables era una de las primeras comunidades americanas totalmente planificadas, incorporando enclaves aislados residenciales, áreas comerciales, hoteles y un centro de negocios. En la actualidad la ciudad tiene 92 km² y 42.000 habitantes⁴ cuenta con la Universidad de Miami y con la mayor concentración de riqueza, equipamientos y servicios del condado de Miami Dade.

1-F5

Otro ejemplo parecido es el de Temple Terrace, situada también en Florida y diseñada, de nuevo, en el estilo Mediterranean Revival. En 1920 se desarrolló con campo de Golf y la que era descrita mayor plantación de naranjos del país, una superficie 20 km² que rodeaba a las viviendas destinadas a jubilados del norte del país con alto nivel adquisitivo, que junto a la vivienda de estilo mediterráneo, podía además adquirir su propia arboleda de naranjos de la cual obtenía, si se deseaba, beneficios de explotación. Inicialmente esta comunidad se ocupaba principalmente en invierno para terminar teniendo una población fija.

En 1925 se fundó el Club de Golf alrededor del cual se desarrollaría lo que es hoy en día uno de los mejores campos de golf de Estados Unidos. Actualmente gran parte de los 20 km² de naranjos han sido urbanizados permaneciendo la arquitectura de “villas mediterráneas¹” original.

1-F6

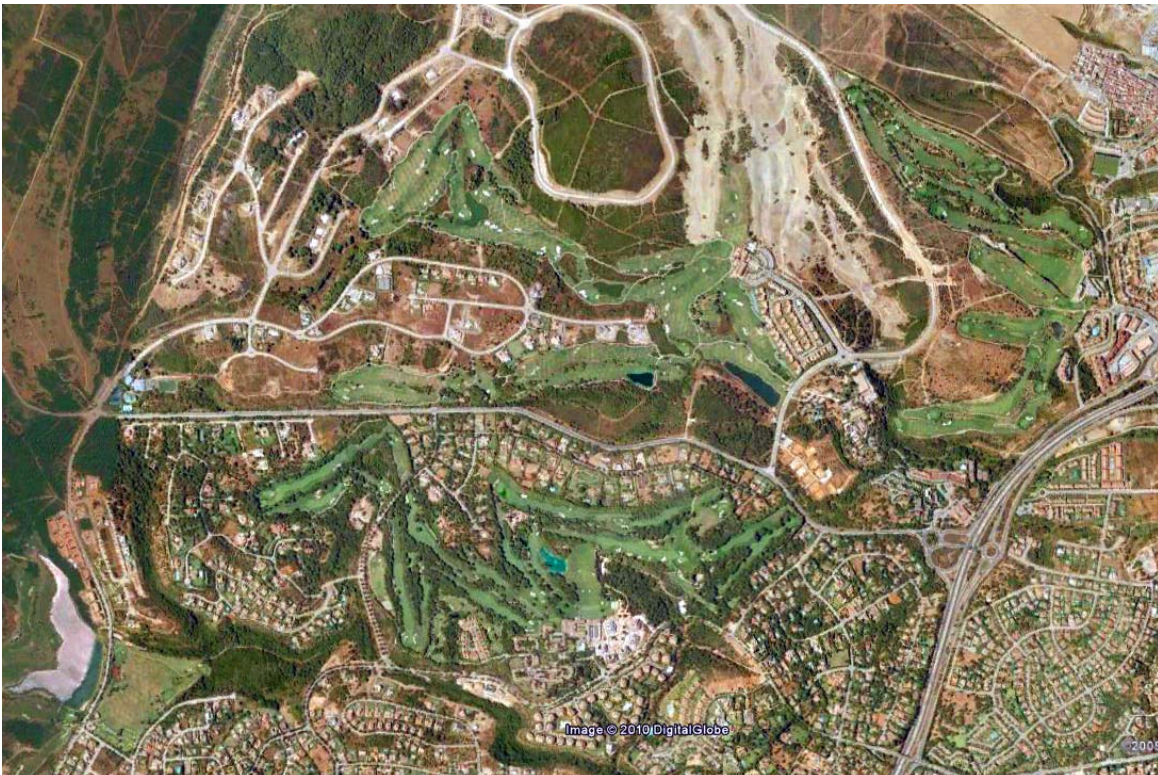
Para finalizar, Naples Beach en el suroeste de Florida comenzó siendo un pequeño hotel familiar en una apartada y paradisíaca playa (1880). En 1930 se construyó un campo de golf de 18 hoyos. En el transcurso de los años las instalaciones fueron no sólo creciendo sino ampliando su oferta de ocio ofreciendo Casa Club con restaurante, tiendas, discotecas y Spa. El campo de Golf es de categoría PGA² y junto a la playa y el clima, constituyen los fundamentos del éxito de este Resort.

1. Villas Mediterráneas.

Viviendas unifamiliares realizadas con motivos y estilismo de las villas mediterráneas clásicas, pudiendo incluir referencias estilísticas variadas.

2. PGA Championship.

Torneo anual de golf organizado por la Professional Golfer's Association of America (EEUU).



1-F7
Campo de Golf de Valderrama, Cádiz
Imagen promocional y de satélite. Google Earth 2010

1.2.1.3 Origen y situación del Golf en España

El primer campo de España fue el Real Club de Golf de Las Palmas, fundado en 1891. Pero el golf no llegó a la Península hasta comienzos del siglo XX. Los primeros clubes españoles nacieron por impulso de la aristocracia. El rey Alfonso XIII, gracias a la intervención del Duque de Alba, donó unos terrenos en Madrid que en 1914 se convirtieron en el Real Club Puerta de Hierro. Cataluña, Cantabria y, sobre todo, el País Vasco (con los primeros campos vacacionales, como el de Zarautz) siguieron a Madrid en los inicios del golf.

En los años veinte se consolidaron lo que acabarían por ser zonas punteras del golf en España. Cataluña fue el principal motor de esta década, si bien resulta llamativo el caso del Club de Campo de Málaga (1925), a medio camino entre la ciudad y Torremolinos. Este recorrido nació con el impulso de la Dirección General de Turismo, que comenzaba a ser consciente del potencial de este deporte para ejercer de imán para los turistas de medio mundo. La gran novedad de este club fue que se convirtió en el primer “resort” de golf de España: hotel y nueve hoyos en las mismas instalaciones.

Pero el impulso definitivo para el juego se dio en 1932, cuando seis clubes (Club de Campo, Puerta de Hierro, Lasarte, Vedreña, Neguri y Sevilla) se reunieron para fundar la Federación de Clubes de Golf de España. En su carta fundacional, el organismo invitaba al resto de campos a integrarse en la iniciativa, con la pretensión de establecer reglas comunes y promocionar un deporte que aún era exclusivo de las clases altas. Parecía que el crecimiento del golf no tenía freno, pero la Guerra Civil (1936- 39) y la postguerra supusieron un severo parón¹.

Los años cuarenta terminaron con apenas una docena de instalaciones de golf de calidad contrastada, 417 federados. Con esta base, el golf experimentó su primer gran punto de inflexión en España en la década de los cincuenta. Los clubes comenzaron a funcionar de forma más organizada y coordinada. El trabajo de la Federación comenzó a dar frutos y se consolidaron torneos, como el Open de España. En 1958 existían ya 1.165 licencias y unas 3.000 en 1967².

En los años setenta y ochenta dio un importante salto cualitativo, por la llegada de jugadores nacionales a las primeras posiciones de las mejores competiciones del mundo. Fue el caso de Manuel Piñero, Antonio Garrido, José Rivero, José María Cañizares y, sobre todo, Severiano Ballesteros. “Seve” fue el mejor jugador europeo de la época, además del primer icono mediático del deporte español en Estados Unidos.

Si Ballesteros fue el gancho mediático para que se aficionasen al golf más españoles, la Ryder Cup de 1997 fue el paso definitivo. El campo gaditano de Valderrama fue el primero de Europa continental en acoger la mítica competición que enfrenta a las dos orillas del Atlántico. España se mostró al mundo con éxito en este evento, lo que supuso un doble beneficio: consolidarse como destino turístico de primer orden para los aficionados al golf e impulsar el mercado interno.

1. Real Federación Española de Golf
Evolución del Golf en España

2. Real Federación Española de Golf
Listado de Clubs Federados 2010

Desde 1997, el número de federados crece a un ritmo sostenido del 12% anual. En el año 2008, el número de licencias superaba las 318.000. La Federación tramita unas 135 solicitudes diarias. El “boom” de este deporte es ya un hecho².

Sin embargo España aún está bastante lejos de otros lugares. Inglaterra sigue contando con alrededor del 40% del total de jugadores y campos de toda Europa. Mientras que el 12% de los habitantes de los Estados Unidos, unos 27 millones, están federados. En España ese porcentaje no alcanza el 1%, motivo es este dato para considerar el potencial de nuestro país para el desarrollo que aún cabe esperar².

Según un el último estudio de la consultora y gestora de campos de golf Aymerich Golf Management (2005),

“[...] mientras que en EE UU y Reino Unido la mayoría del dinero que se mueve alrededor del golf se hace desde las instalaciones deportivas, en España, lo generan las actividades paralelas. El citado estudio revela que el golf en España mueve alrededor de 2.375 millones de euros anuales, de forma directa e indirecta, lo que supone que se han cuadruplicado las cifras de 1997. Pero este crecimiento indudable marcha a dos velocidades. En el periodo 2000-2008, las actividades directas supusieron un incremento del 73% en el movimiento económico generado, hasta alcanzar los 580 millones de euros anuales. Pero la cifra parece ridícula si la comparamos con los 1.795 millones que mueven las actividades indirectas relacionadas con el golf. En los últimos siete años, éstas han crecido un 431% para convertirse en el verdadero motor del desarrollo del golf en España”

Entre las actividades paralelas, destacan dos aspectos con prácticamente el mismo peso cada uno: el sector inmobiliario y el turismo. Estudios sobre EE UU muestran que una vivienda junto a un campo de golf puede aumentar su valor entre un 10% y un 50% respecto a otra de las mismas características. El turista de golf, por su parte, llega a España dispuesto a gastarse más dinero que el convencional, entre 150-180 euros diarios, valor muy superior con respecto al turista de alquiler de vivienda que gasta 33,70 €, o los 87,12€ en el caso del turista que pernoctó en un alojamiento reglado³.

La pujanza del golf ha interesado a promotoras inmobiliarias y grupos hoteleros a entrar de lleno en el desarrollo de campos. En algunas zonas se concibe un campo como atractivo extra para una urbanización y no al revés. El hecho incide negativamente en la calidad de algunos complejos de las zonas más explotadas, como la Costa del Sol o el levante valenciano. Este dato ha sido señalado desde las administraciones públicas y las federaciones territoriales, que advierten de la fuerza con la que empiezan a competir destinos turísticos emergentes, como Túnez, Marruecos o Croacia.

El reparto del golf en España es desigual. Andalucía, Cataluña y Madrid concentran el 50% de los clubes del país, lo que deja al resto de regiones en un discreto segundo plano. Esta descompensación empieza a ser limada por las Comunidades Autónomas que en Murcia, Cantabria, Castilla La Mancha, La Rioja o Castilla León han tomado la iniciativa².

1. Real Federación Española de Golf
Evolución del Golf en España

2. Real Federación Española de Golf
Listado de Clubs Federados 2010

3. Exceltur. “Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias”. Madrid 2005, p.33,34

Sólo con datos como éstos se comprende el aumento del 12% anual en el número de licencias tramitadas en la Real Federación Española de Golf. De hecho, el ligero estancamiento del turismo hace aventurar que el crecimiento de este deporte en España dependerá en buena medida, de la capacidad que se tenga para generar más demanda interna y acercarse así al número de jugadores habituales en otros países con más tradición golfística. Los campos públicos y el efecto llamada que puedan hacer los resultados de los profesionales españoles parecen tener la llave del nuevo escenario¹.

Según estadísticas de la Real Federación Española de Golf del año 2000 al 2010 se ha pasado de tener 420 a 572 clubes de golf (+32%) en nuestro país, suponiendo en la Región de Murcia de 4 a 24.

En la Región de Murcia, desde que en 1971 se creara el Club de Golf La Manga, apenas hubo desarrollo del Golf, en contraste con lo que ocurría en otras zonas turísticas de la costa, tales como Málaga, Cádiz, Alicante, etc. La mayoría de los 24 clubes de golf de Murcia que hay en el año 2009 han sido construidos durante la primera década del siglo XXI, coincidiendo con el “boom” inmobiliario. De los existentes, 18 tienen campo de golf, 1 con 54 hoyos (3 campos de 18 hoyos), 13 con 18 hoyos. El resto dispone de hoyos para el aprendizaje, 2 con 9 hoyos y otros 2 con 3 hoyos².

1. Real Federación Española de Golf
Listado de Clubs Federados 2010

2. Real Federación Española de Golf.
Clubes de Golf por CC.AA 2010



1-F8

La Manga Club de Golf
Imagen de satélite. Google Earth 2010

1.2.1.4 El primer “resort” en Murcia. Club de Golf de La Manga

En menos de tres décadas La Manga Club se convirtió en uno de los destinos de Golf más prestigiosos de Europa. Fundado por el magnate americano Gregory Peters tras visitar esta zona a mitad de los años 60, en el momento en el que comenzaban las primeras urbanizaciones de La Manga. Persuadido por las grandes posibilidades del Mar Menor y consciente de su gran potencial como atracción turística, empezó a participar en algunas inversiones comprando propiedades.

Su experiencia y conocimiento sobre los mejores complejos de golf del mundo en los Estados Unidos, y especialmente en California, le llevó a construir el primer campo de golf de la zona como atracción turística de alto nivel.

En el proyecto iniciado en 1971, situado en un valle a 10 kilómetros de La Manga del Mar Menor, se pensó en construir un campo de 9 hoyos y una pequeña urbanización residencial, para la cual, en febrero de 1970, compraron 200 hectáreas. Era el lugar ideal para jugar al golf, con alrededor de 3000 horas de sol al año y una temperatura media de 17°. El proyecto fue recibido con gran interés, tanto que los propietarios de las propiedades adyacentes quisieron participar y ceder sus tierras a cambio de acciones de la empresa inmobiliaria creada para promover la urbanización. Como resultado, el proyecto inicial, involucrando la construcción de un campo de 9 hoyos y una pequeña urbanización, se convirtió en la construcción de 2 campos de golf y una urbanización que creció hasta ocupar 600 has.

El diseño de los campos y la configuración de las calles consistía en hacer el juego y la posición de los árboles, en el área, lo más atractivo posible. El conjunto cuenta desde sus inicios con más de 3.000 palmeras, las cuales, además de embellecer los campos, ofrecen una visión general del complejo a modo de gran jardín, enriqueciendo así el paisaje que ofrece un campo de golf únicamente.

Las inversiones realizadas en los noventa en el desarrollo y mantenimiento de las instalaciones tuvieron como consecuencia un gran crecimiento, acometiendo la ampliación del campo de La Princesa de 9 hoyos a 18 hoyos, convirtiéndose así en el tercer campo oficial del complejo. Muy pocos campos de golf en España o, incluso en Europa, disponen actualmente de tres campos¹.

1. Historia de La Manga Club.
<http://www.lamangaclub.es>



1-F9

Promoción de Gated Community
Springtown, Texas

1.2.2 Las “Gated Communities”

Como he comentado anteriormente, otro antecedente del “resort” objeto de estudio es el de las “gated communities”¹ o urbanizaciones cerradas.

Éstas tienen origen en países anglosajones donde suponen una parte importante del porcentaje residencial de su urbanismo. Los efectos del urbanismo difuso o “sprawl”² provocan en ocasiones una inseguridad manifiesta, una falta de control de las amplias superficies urbanizadas.

El control de acceso y vallado de perímetro permite una independencia del entorno, controlando y dando al residente una seguridad añadida. Si bien en España existen antecedentes de este tipo de urbanizaciones, es en los países anglosajones, principalmente Estados Unidos, donde este modelo se prodiga, residiendo en ellas en 2008, más de 9 millones de personas³.

Las “gated communities” se caracterizan por un perímetro vallado y monitorizado por seguridad privada que lo guarda las 24 horas del día, registrando los vehículos entrantes. El acceso es restringido a residentes y personas autorizadas. Dependiendo del tamaño de la urbanización cuenta con mayor número de equipamientos, entre los que destacan centros comerciales, Spa piscina, campo de golf, Club de Campo, etc.

En la actualidad estas urbanizaciones se han desarrollado en todo el mundo, además de Estados Unidos, destacan países en desarrollo como Méjico, Brasil o China, donde es un elemento más de cambio en los modelos de vida y economía.

En Brasil, la mayor de ellas “Condominio Fechado” vive una sociedad adinerada que cuenta con generadores de energía en caso de emergencia, centro sanitario, cuerpo de seguridad, colegios y centro comercial. Este tipo de urbanización tiene como principal propósito la seguridad, en un entorno de grandes desigualdades sociales y altos índices de criminalidad en las que en ocasiones incluso el suministro de energía se interrumpe.

Que estas urbanizaciones están cerradas está claro, lo que no lo está tanto es que dentro de ellas se desarrolle un verdadero sentimiento de comunidad. Una de las mayores críticas de éstas urbanizaciones en países suele ser la segregación social que se genera, residiendo en ellas una económicamente homogénea población, explicando que a menudo aunque reducen la criminalidad dentro de ellas, sin embargo aumenta alrededor de las mismas⁴.

Los residentes de las “gated communities” no sólo buscan seguridad, en España la seguridad es importante pero afortunadamente no tiene el apremio de otros países. Se busca el disfrutar la tranquilidad y privacidad frente a medios urbanos congestionados, es decir, la idea que la post revolución industrial trajo consigo acerca de las “ciudades jardín” y la mejora en la calidad de vida. Además reseñar que estas urbanizaciones en España tienen acceso público y libre, eso sí controlado siempre que se trate de un desarrollo urbanístico, no un complejo residencial privado

1. Gated communities.

“In its modern form, is a form of residential community or housing estate containing strictly-controlled entrances for pedestrians, bicycles, and automobiles, and often characterized by a closed perimeter of walls and fences”. Dictionary.com

2. Urban Sprawl.

“A sprawling group or mass, especially the disorganized expansion of an urban or industrial area into the adjoining countryside” Oxford Dictionary

3. Gated Community.

http://en.allexperts.com/e/g/ga/gated_community.htm. p.1

4. Grant, J. Mittelsteadt, L. “Types of gated communities”. School of Planning, Dalhousie University, Nova Scotia, Canada. 2004, p.914

El marketing incide en muchos casos en el sentimiento de comunidad, identidad, pertenencia y por supuesto seguridad, ofreciendo atractivos equipamientos: zonas verdes, deportivas, golf, etc que además aumentan el valor de las propiedades¹.

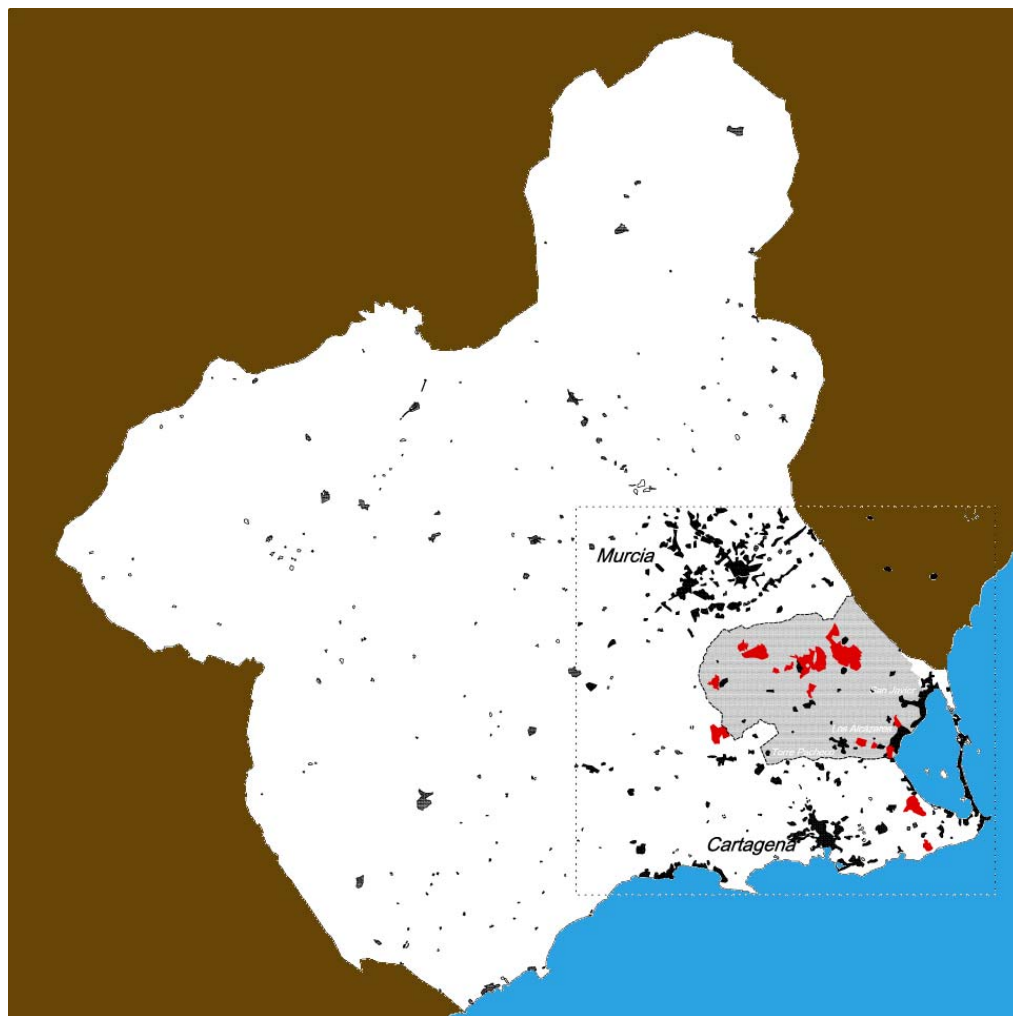
Blakely y Snyder (1997) investigaron en todo Estados Unidos las diferentes tipologías existentes para establecer una clasificación. Establecían tres categorías: las de estilo de vida (lifestyle), las de prestigio y las de seguridad. Estos tres modelos en teoría sirven a diferentes tipos de mercado o compradores, en la realidad se da una combinación de estas:

- Lifestyle. Se enfatiza en los equipamientos de ocio para aglutinar población con los mismos gustos. Pueden centrarse en el sector de los jubilados, aficionados al golf , etc.
- Prestigio. Estos proyectos reflejan el deseo por una determinada imagen o cliché social, privacidad y control. Prima la exclusividad por encima de la comunidad, son pocas las instalaciones compartidas. Los más comunes son las urbanizaciones de ricos y famosos.
- De Seguridad. Las llamadas urbanizaciones del miedo, con altos muros u obstáculos naturales. Son recintos que pretenden dar la sensación de seguridad y tranquilidad que la cercana ciudad no puede asegurar. Su situación es por tanto cercana a la ciudad, que empuja a las clases medias altas a “defenderse” de una sociedad violenta y con alta criminalidad.

El contexto de estas urbanizaciones demuestra en muchos casos sociedades de mayor heterogeneidad social que en España, donde el sentimiento de pertenencia o de identidad del individuo es mucho mayor y en cuyo entorno la ciudad o núcleos urbanos tienen una historia que involucra en muchos casos a varias generaciones del individuo. Sin embargo, es importante saber qué demandas hacen surgir éste tipo de comunidades en otros contextos diferentes, como el nuestro, para quizá extraer las posibles consecuencias que acarrearán.

En cualquier caso supone una oportunidad plantear una correcta articulación y comunicación territorial del conjunto de los 28 resorts y urbanizaciones incluidos en la zona de estudio, que en muchos casos compondrán un continuo urbanizado, debiendo interactuar con lo que le rodea, componiendo un puzle urbanístico diverso y por tanto rico, pero que deberá gestionarse en conjunto, eliminando en lo posible lo excluyente y restrictivo.

1. Grant, J. Mittelsteadt, L. “Types of gated communities”. School of Planning, Dalhousie University, Nova Scotia, Canada. 2004, p.912



1-F10



1-F11

1-F10

Situación del Ámbito de Estudio.
Núcleos urbanos y Resorts planificados
Elaboración propia

1-F11

Foto del ámbito de estudio (*Atlas Geográfico de la Región. Murcia*)

1.2.3 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

1.2.3.1 Localización y descripción del paisaje

“La percepción del paisaje refleja esa planitud y bonanza térmica, apenas relieves abruptos con la elevación del Cabezo Gordo al fondo, el resto secanos y regadíos en competencia con las urbanizaciones con la expansión de los núcleos tradicionales. Entidades que han acogido a la población inmigrante trabajadora de origen magrebí y latinoamericano que trabajan en la agricultura intensiva de estos campos litorales”

“Atlas de los paisajes de la Región de Murcia”. 2009. p.191

El ámbito de estudio, comprende el municipio de Torre Pacheco, Los Alcázares, San Javier y parcialmente el de Murcia, en la parte correspondiente al denominado Campo de Murcia, entre la autovía del Mar Menor RM-19 y Sierra de Carrascoy, más concretamente. Limita al sur y oeste por el campo de Cartagena y Fuente Álamo.

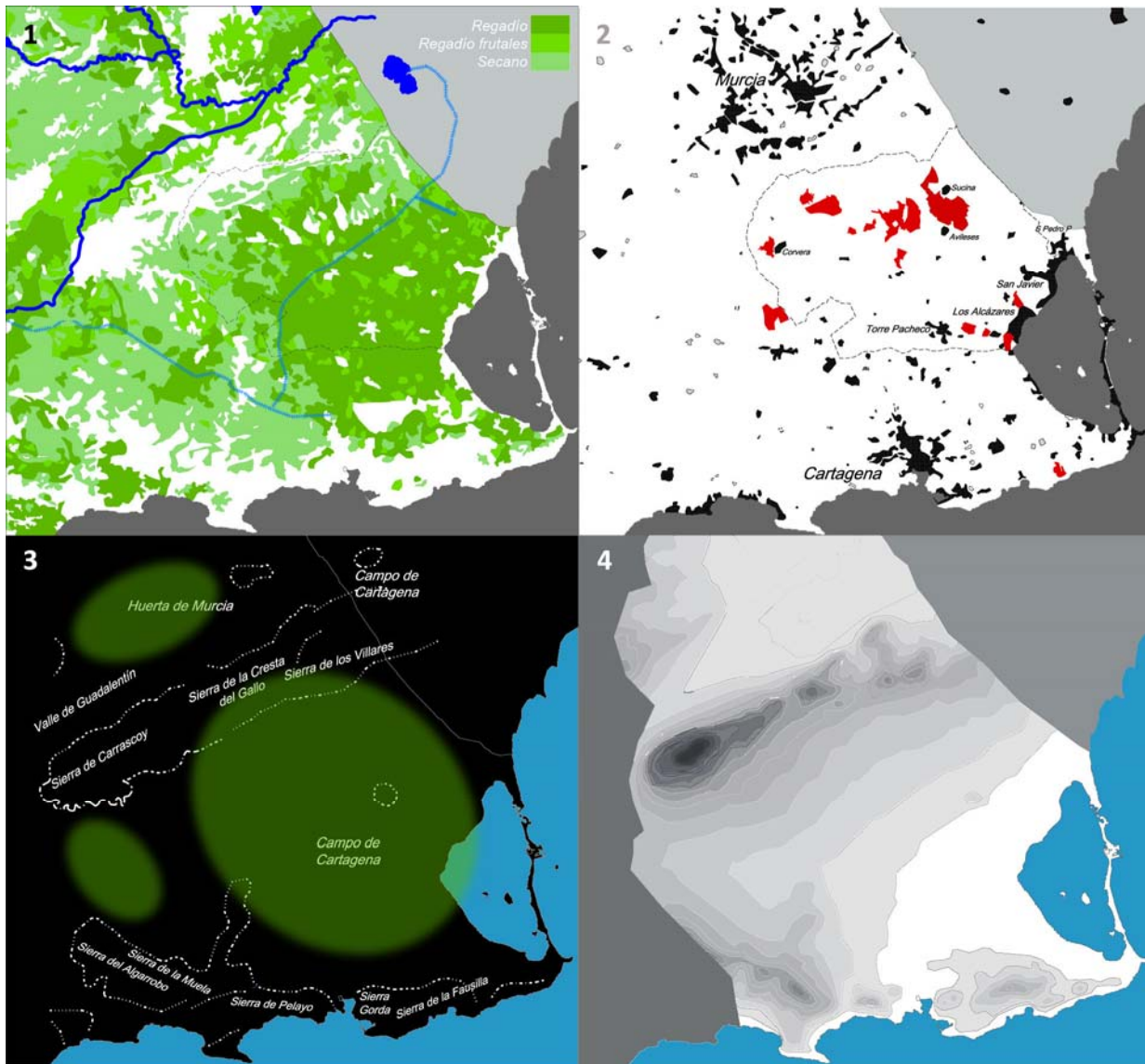
Orográficamente lo compone, un plano inclinado de amplios dorsos de cuesta y llano litoral en el ámbito suroriental de la Región y el sector septentrional de la cuenca del Campo de Cartagena-Mar Menor, lo que ha sido reconocido históricamente parte del Campo de Murcia, en dónde se encuentran las pedanías de este municipio: Corvera, Baños y Mendigo, Gea y Truyols, Cañada de San Pedro, Jerónimo y Avilese, Los Martínez del Puerto, Valladolides y Lo Jurado y Sucina.

Ésta cuenca sedimentaria del Mar Menor desciende hacia el Este, formada por el piedemonte meridional de los relieves de Carrascoy (1.065m), Sierra del Puerto (603m) y Sierra de la Cresta del Gallo (518m), a los que siguen unos relieves en cuesta, entre los que sobresalen los de Columbares, Altaona y Escalona. Los piedemontes y dorsos de cuesta con un buzamiento Norte-Sur y una altitud de 300 a 120 m, conforman un amplio llano litoral cuyo nivel de base es el Mar Menor¹.

El área objeto de estudio, al ubicarse en el sureste español, presentará rasgos climáticos comunes con otras áreas mediterráneas tales como sequía estival, escasa y mal repartida pluviometría, veranos calurosos e inviernos térmicos y poco rigurosos.

Éstos rasgos climáticos, en líneas generales, son los habituales del clima mediterráneo con netos rasgos semiáridos. La fuerte aridez responde a factores como la baja latitud y el abrigo topográfico que proporciona la situación a sotavento del Complejo orográfico de Carrascoy (disminución de las precipitaciones de las borrascas procedentes del Atlántico) además de su exposición al viento predominante de Levante, propiciando que nuestro ámbito de estudio, esté dentro de la zona de temperaturas medias anuales más elevadas de la Península Ibérica.

1. “Atlas de los paisajes de la Región de Murcia”. Dirección Gral. De Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. 2009. p.p.191



F12



F13

1-F12

1. Tipos de cultivos. 2. Núcleos Urbanos y Nuevos Resorts o Urbanizaciones
3. Rasgos del Territorio. 4. Relieve y Topografía
Elaborado a partir de: Atlas Geográfico de la Región. Murcia,
Territorios Inteligentes R Murcia. Fundación Metròpoli

1-F13

Fotos del ámbito de estudio (Atlas Geográfico de la Región. Murcia)

La temperatura media anual es de 18°C, a ello hay que unir más de las ¾ partes del año con cielos despejados y más de 3.000¹ horas de sol anuales.

Estas condiciones sumadas a la falta de cauces permanentes de agua han hecho del área una extensa llanura de secano donde se cultivan almendros, olivares, algarrobos y cereales. También tienen cabida cultivos de riego de cítricos y hortícolas.

Era una economía agraria de baja productividad, con secano extensivo mayoritario, y más intenso en actividad en zonas regadas por pozos y molinetas con ruedas de arcaduces para elevar el agua.

El caserío de pequeños núcleos en torno a algún afloramiento de agua lo convirtieron en una zona poco poblada, de 24 habitantes/km² en el año 2000¹.

Las aguas del trasvase Tajo-Segura junto han transformado en parte éste paisaje.

La parte más meridional de la zona de estudio se encuentra incluida por debajo de la cota 120¹ m que marca el Trasvase, dándose los regadíos del Campo de Cartagena, donde cítricos y cultivos hortícolas al aire libre y en cultivos protegidos, se convierten en la Huerta de Europa. En las proximidades del Mar Menor el desarrollo y crecimiento de los núcleos ribereños es predominante: San Pedro del Pinatar, San Javier o Los Alcázares.

Las tierras de mayor altitud, el reborde montano de la alineación prelitoral, coincide con las áreas de monte que cuentan con alguna figura de protección como el Parque Regional del El Valle Carrascoy y Zepa, que se extiende a Altaona y Escalona.

Sobre los antiguos secanos, por encima de la cota 120, situados entre las de mayor y menor altitud, es donde se asientan gran parte de los nuevos usos denominados con tolerancia turístico-residencial: urbanizaciones del tipo “resort” asociadas mayoritariamente al campo de golf y también algún sector de uso económico-dotacional.

Destacar la influencia del cercano futuro aeropuerto de Corvera con una extensión de 362 hectáreas¹.

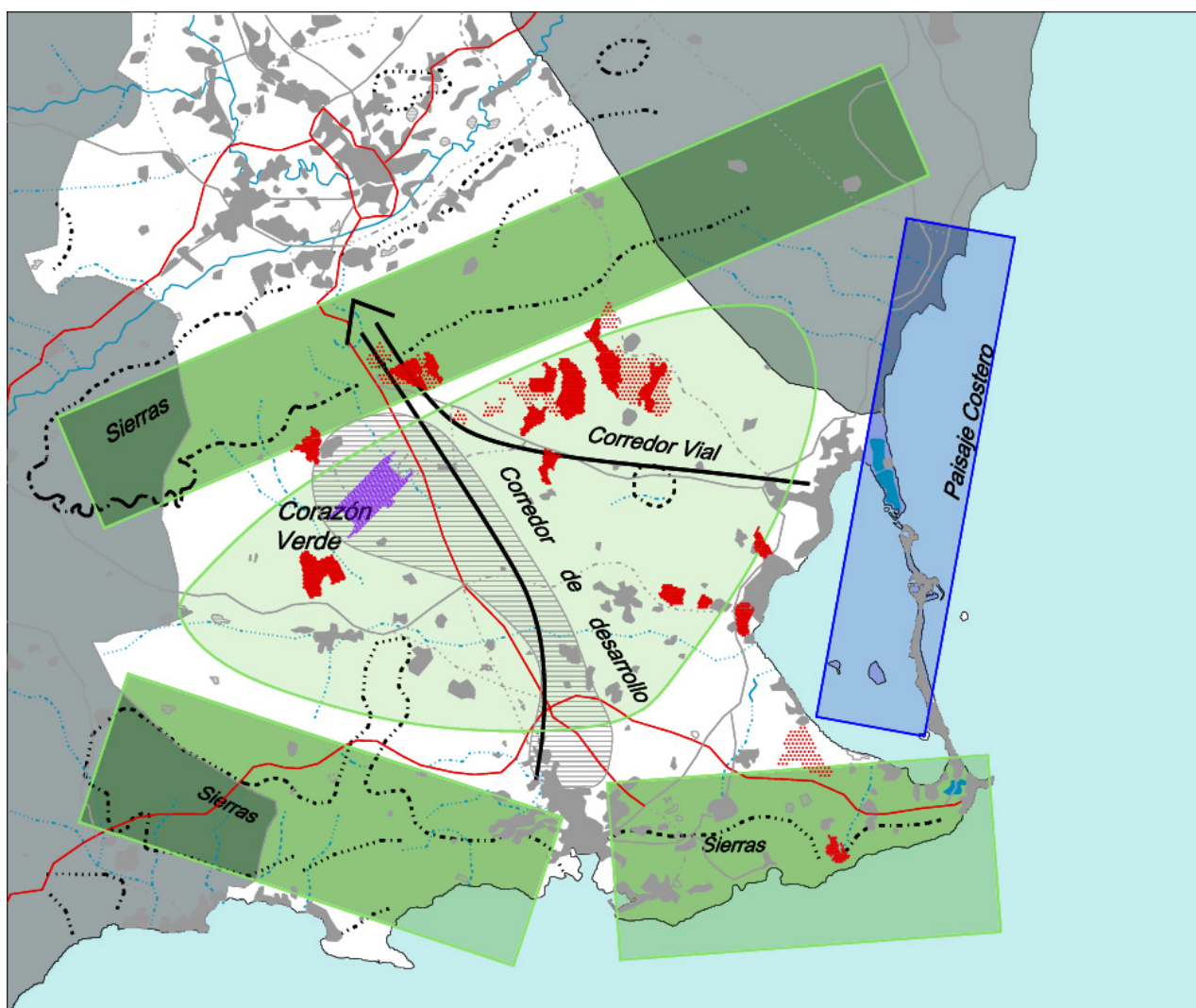
Estas áreas residenciales y dotacionales requieren infraestructuras sobre todo viarias que, por un lado, vertebran el nuevo territorio urbanizado y por otro, comuniquen con Murcia, Cartagena y el cercano litoral del Mar Menor. Los proyectos inicialmente previstos entre viviendas, campos de golf e infraestructuras afectan a más de 44 km², multiplicando por siete la población de partida².

Es objeto también de este doctorado determinar en la actualidad el estado de desarrollo de éstos proyectos, algunos de ellos terminados total o parcialmente, otros iniciándose y muchos con una gran incertidumbre al respecto sobre su futuro.

1. “Atlas de los paisajes de la Región de Murcia”. Dirección Gral. De Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. 2009

2. Según datos INE 2009 y proyección de población en resorts propuestos (2,5 habitantes x vivienda).

Ver tabla **1-F16** 44.191 viviendas de los Resorts incluidos en el ámbito de estudio. Elaboración según trabajo de campo y planos de ordenación. 2009



1-F14

Corredor Murcia-Cartagena. Situación estratégica de la zona de estudio y los "Resorts"
A partir de Territorios Inteligentes R Murcia. Fundación Metrópoli

1.2.4 Justificación del ámbito de estudio

En primer lugar destacar la situación estratégica del ámbito de estudio entre las dos ciudades más importantes de la Región, Murcia y Cartagena, cuyo desarrollo en área metropolitana viene a ser reforzado por la escasa distancia entre ambas, 50 km.

Además el desarrollo de urbanizaciones y Resorts vienen a consolidar dicho eje que se ramifica hacia el Este, el litoral del Mar Menor.

En la zona de estudio, tal y como se ha explicado, se encuentran tanto bordes serranos como zonas agrícolas de secano y regadío, terrenos improductivos además de suelos suburbanos junto a importantes núcleos en desarrollo como Los Alcázares, Torre Pacheco y San Javier a los que se suman otras poblaciones pedáneas, especialmente Sucina, Avileses y Corvera, que ven reforzada su importancia por la proximidad de los nuevos resorts.

Destacar la solidez del sector agrícola en la actual crisis económica con respecto al retroceso de otros, construcción, terciario, etc.

Desde hace unos años se plantea el debate sobre si las superficies rurales, activas o no, que se dediquen a campos de golf y urbanizaciones producirían o no mayor beneficio económico que el agrícola, o si el rendimiento sería tan sólo a corto plazo, o si ocuparían más o menos puestos de trabajo, o si el consumo de agua sería o no mayor en una situación o en otra.

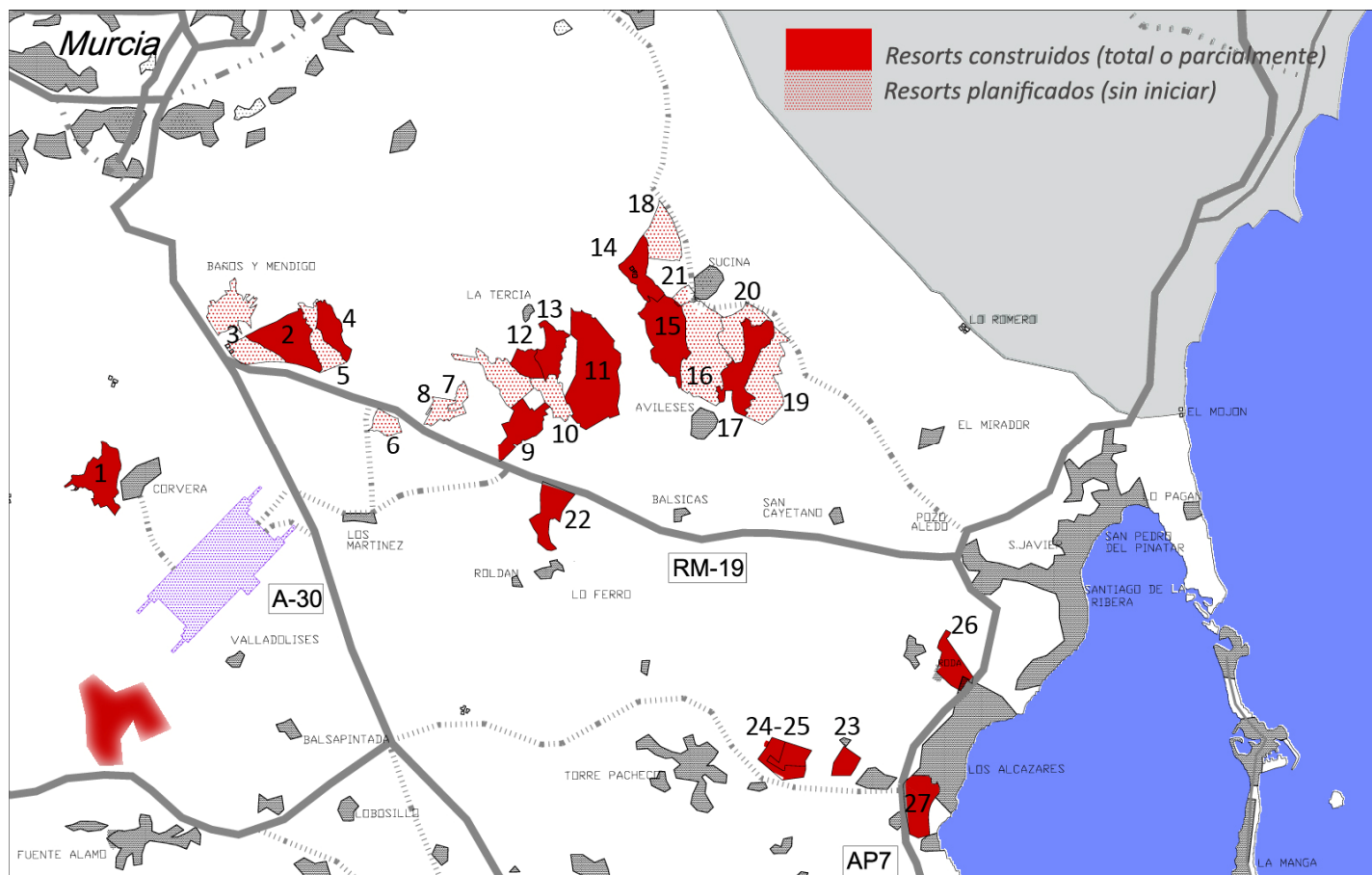
Ya los distintos planes generales, unos adaptados a la legislación autonómica y otros en proceso de adaptación, prevén la conservación de terrenos agrícolas..

Se hace por tanto necesario estudiar la situación actual del sector agrícola en Murcia, comparando un modelo a otro para obtener conclusiones tanto económicas, como sociales y medio ambientales.

Por todo lo anterior se considera especialmente interesante la zona de estudio, en donde abunda el modelo “resort”, además, la inclusión del futuro aeropuerto de Corvera y la innegable situación intermedia entre las principales ciudades de la Región de Murcia, refuerzan dicha importancia.

Otros valores a destacar son las infraestructuras de comunicación, depuración de agua, reservas naturales, etc. Son esta diversidad de intereses a convivir en un espacio relativamente reducido lo que supone un desafío de organización y armonización presente y futuro.

Los “resorts” catalogados para su estudio se encuentran unos totalmente en funcionamiento y otros tan sólo en diferentes fases de aprobación o ejecución.



La mayoría de los resorts se localizan de forma aleatoria en el sector centro-oriental del Campo de Murcia, entre la autovía RM19 a Murcia y el conjunto orográfico de Carrascoy. Un conjunto espacial que aproximadamente alberga una extensión de 150 Km², donde encontramos un total de 23 resorts y 4 urbanizaciones directamente relacionados a los mismos, con una superficie media de 190 hectáreas y 1.700 viviendas de tipología predominantemente unifamiliar y al menos con un campo de golf de 18 hoyos y un hotel (ver cuadro **1-F14**).

Dentro de éstos 27 desarrollos existen conceptos diferentes en lo que a su construcción y posterior gestión respecta.

	Sup. Ha	Sup. SS GG Adscritos. Ha	Sup Total Ha.	Nº Viv.	Hoteles	Campos de Golf/Hoyos	Elaborado 2009
MURCIA							
1.Corvera Golf & Country Club	150,0	59,5	209,5	1.845	1	1 18	
2.Mosa Trajectum Golf	360,0			1.500	1	1 27	P
3.Bamendi-United Golf Resorts	254,0	283,8	537,8	1.600	1	1 18	
4.El Valle Golf Resort	128,0			688	1	1 18	T
5.Finca Los Villares	172,2			1.000	1	NO	
6.La Loma Resort	54,9	25,5	80,4	446	1	1 18	
7.La Tercia-United Golf	31,3			311	1	NO	
8.Camposol	69,2			450		NO	
9.Tres Molinos Resort	175,7			2.500	1	1 18	
	137,3	142,7	280,0	2.000		1 18	
10.Los Granados Golf Resort	101,3	169,5	270,8	2.380	1	1 9	
11.El Escobar Real Golf	200,0	316,0	516,0	2.874	1	1 18	
12.Los Cañares	70,1	29,0	99,1	900		1 9	
13.La Tercia Real / H. del Pino	129,9			975		NO	
14.Hacienda Riquelme	135,3			1.864	1	1 18	T
15.Peraleja Golf	317,2			1.400	1	1 18	P
16.Eden del Mar	318,7			3.000		1 18	
17.La Hacienda de Ochando	344,0			2.064	1	1 27	
18.Peysa Golf Mar Menor	117,8			1.644	1	1 18	
19.Sucina Golf	256,6	278,3	534,9	900		1 18	
20.Altos de Sucina	136,6			705	1	1 18	
21.Golf Sucina	59,9			400		1 18	
TORRE PACHECO							
22.La Torre Golf Resort	140,0			2.656	1	1 18	T
23.Las Terrazas	155,5			4.566		1 18	
24.Mar Menor Golf Resort I	70,0			746	1	1 18	T
25.Mar Menor Golf Resort II	88,5			1.796			
SAN JAVIER							
26.Roda Golf	100,0			1.800	1	1 18	T
LOS ALCÁZARES							
27.La Serena Golf	177,0			1.181	1	1 18	P
	4.450,95	1.304,3		44.191	19	TOTAL	
	<div> <div></div> Sin iniciar <div></div> Movimiento tierras <div></div> En ejecución <div>P</div> Parcialmente Terminado <div>T</div> Terminado </div>						

Por un lado existen “resorts” que funcionan a modo de distrito industrial, característica que se detecta con suma facilidad en el grupo empresarial más representativo de cuantos han surgido, Polaris. Un conjunto de empresas instaladas en un espacio agrícola concreto producen viviendas, ocio y deporte de golf, ofreciendo un producto final terminado, gestionando el mantenimiento futuro. Éste modelo representa una innovación por todos estos motivos.

Otros “resorts” ofrecen los equipamientos deportivos y campos de golf finalizados con las instalaciones urbanas dispuestas para la venta de parcelas y la libertad de construir tipologías al margen de la promoción residencial inicial, lo mismo ocurre con los locales comerciales, equipamientos, etc. dando un resultado final más abierto y también menos exclusivo y controlado en lo que a calidad se refiere.

En la tabla **1-F16** se pueden observar los “resorts” catalogados en el área de estudio, indicando superficie, número de viviendas, equipamientos, campos de golf y grado de realización hasta la fecha (2009-2010) entre otros datos.

1.3 FINALIDAD DE LA TESIS

El proceso de crecimiento más disperso, horizontal y zonificado de lo que tradicionalmente se ha dado en países como España, es especialmente significativo en la actualidad en la Región de Murcia. El modelo “resort” ha surgido con gran fuerza y plantea cambios importantes en territorios como el Campo de Murcia y Mar Menor.

Esta tesis pretende en primer lugar, determinar la situación de desarrollo de los resorts que en su momento fueron planificados en el ámbito de estudio y que actualmente, 2010, suponen en numerosos casos una realidad.

Esta recapitulación es necesaria para establecer una diagnosis de la situación actual con proyección de futuro que permita postular una serie de conclusiones, sobre las que incluso establecer una propuesta territorial, de cómo debería en un futuro vertebrarse la zona de estudio.

En cualquiera de los casos, las reflexiones y conclusiones contienen aspectos fundamentalmente urbanísticos, de los que derivan otros del tipo social, económico, medioambiental, turístico, etc.

De los 27 Resorts incluidos en la zona de estudio un 37% ni si quiera han comenzado a construirse, que unido a los que se encuentran en fase inicial de desarrollo, resulta un 70% no finalizado. Por tanto, en gran medida las conclusiones deben tomarse en base a unas estimaciones de futuro¹ aunque sobre bases y experiencias objetivas.

Por otro lado y debido en gran medida a la forma unitaria de construirse, urbanismo y edificación al unísono, se ha podido comprobar in situ el funcionamiento de un número considerable de resorts, tales como Mar Menor Golf, El Valle, Hacienda Riquelme, Mosa Trajectum, Peraleja Golf, Roda Golf, etc.

El estudio primero analizará de manera individual las relaciones de cada uno de ellos con el medio próximo, para más adelante obtener conclusiones más globales.

1. Según estimación a partir de trabajo de campo realizado entre 2009 y 2010 respecto a los resorts incluidos en la zona de estudio y los planos de Ordenación correspondientes a los diferentes resorts.

2. METODOLOGÍA DE ESTUDIO

2.1 REALIDAD TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

2.1.1 Aspectos específicos del ámbito de estudio

2.1.1.1 Grado de desarrollo urbanístico en el ámbito de estudio

El rápido desarrollo de los últimos años ha cambiado el panorama del Campo de Murcia-Mar Menor. Pese a la crisis económica existente que ha interrumpido dicho proceso, dejando en el 2010 en suspenso un 43% de los resorts planeados inicialmente y un 70% de las viviendas totales¹, las posibilidades futuras de este modelo perviven si bien a un ritmo de crecimiento más pausado. Las viviendas ya construidas en los resorts finalizados, están en gran medida sin ocupar. La previsión inicial planeaba unas 44.191 viviendas² de diversa tipología aunque con predominio unifamiliar, pero que aportarían una población al conjunto de 110.477 habitantes (44.191viv. x 2,5 pers. x viv), lo que supondría en la zona de estudio, 640 km², un aumento poblacional de 172 hab/Km² (superando el promedio regional de 121 h./km² ²) mayoritariamente enclavado en las pedanías del municipio de Murcia en donde actualmente apenas se llega a los 30 hab/km² ³.

1. Según estimación a partir de trabajo de campo realizado entre 2009 y 2010 respecto a los resorts incluidos en la zona de estudio y los planos de Ordenación correspondientes a los diferentes resorts.

2. Ver tabla **1-F14**

44.191 viviendas de los Resorts incluidos en el ámbito de estudio . Elaboración según trabajo de campo y planos de ordenación. 2009

3. Datos a partir del INE 2009 Región de Murcia.

	1981	1991	2001	2006	2009
MURCIA	284.585	318.838	370.745	416.996	436.870
CORVERA			1.933	2.207	2.366
MARTINEZ DEL PUERTO			1.243	1.298	1.245
SUCINA			1.116	1.397	1.789
JERONIMO Y AVILESES			821	1.160	1.196
GEA Y TRUYOLS			440	807	1.082
BAÑOS Y MENDIGO			277	406	545
LOS ALCÁZARES			8.470	13.355	15.619
SAN JAVIER	12.675	14.627	20.125	27.622	31.432
TORRE PACHECO	15.654	16.297	24.332	28.152	31.495
<i>Total ámbito de estudio</i>			58.757	76.404	86.769
<i>% aumento población</i>				30,03%	13,57%
<i>% aumento 2001-2009</i>					47,67%

2-F1

Histórico de población en zona de estudio
Elaboración propia con datos INE

	2009	2025?		
CORVERA	2.366			
MARTINEZ DEL PUERTO	1.245			
SUCINA	1.789			
JERONIMO Y AVILESES	1.196			
GEA Y TRUYOLS	1.082			
BAÑOS Y MENDIGO	545			
			*1	*2
MURCIA (en ámbito)	8.223	82.223	10.612	74.000
LOS ALCÁZARES	15.619	18.571	625	2.952
SAN JAVIER	31.432	33.932	2.500	2.500
TORRE PACHECO	31.495	55.905	3.400	24.410
<i>Total ámbito de estudio</i>	94.992	190.631	17.137	103.862
<i>% aumento 2001-2009</i>	61,67%			
<i>% aumento 2009-2025?</i>		100,68%		

2-F2

Comparativa población en zona de estudio. (Elaboración propia con datos INE)

*1 Crecimiento de población estimada según viviendas de Resorts, total o parcialmente terminadas 2010

*2 Población estimada según Planes Parciales aprobados de Resorts, viviendas totales
(*1 y *2 estimación realizada, 2,5 habitantes x vivienda)

En la tabla **2-F1** puede observarse el aumento de población experimentado hasta el año 2009 en la zona de estudio, suponiendo un incremento desde el 2001 del 47%, algo importante pero que pertenece en gran medida al crecimiento periférico y de consolidación urbana litoral del Mar Menor, donde Los Alcázares, casi duplica su población y San Javier crece un 56%.

Tan solo la población aportada en Torre Pacheco por los “resorts” es apreciable, La Torre y Mar Menor Golf suponen un total de 5.196 viviendas construidas desde el 2005 hasta el 2008.

Estudiando con mayor detenimiento las cifras del INE y el estudio de campo realizado, no sólo se concluye que la aportación de población procedente de los “resorts” es todavía testimonial, sino que es en las pedanías pertenecientes a Murcia (Sucina, Avileses y Corvera) donde en mayor medida se dará.

En la tabla **2-F2** muestra una proyección de población en comparación con los datos objetivos del INE del 2009 con respecto a las viviendas construidas o en proceso de construcción en los “resorts” que en el 2010 he observado en el trabajo de campo. Actualmente no es todavía significativa la aportación de población de las mismas, engrosando el stock de viviendas disponibles.

Por otro lado estimo la población total que se aportaría según planes parciales consultados y en diversos estados de tramitación. Augurar si se llevarán a cabo y en cuanto tiempo es difícil pero tampoco es desventurado pensar que se logrará un nuevo impulso urbanizador para este modelo.

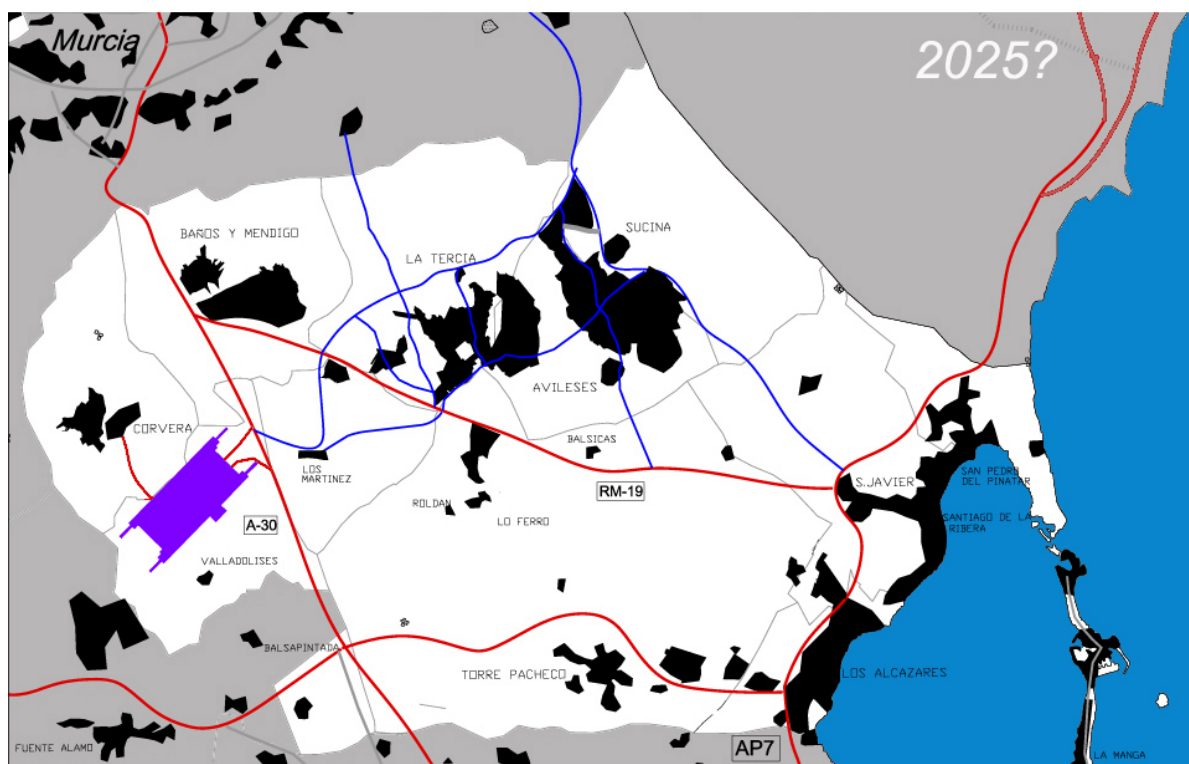
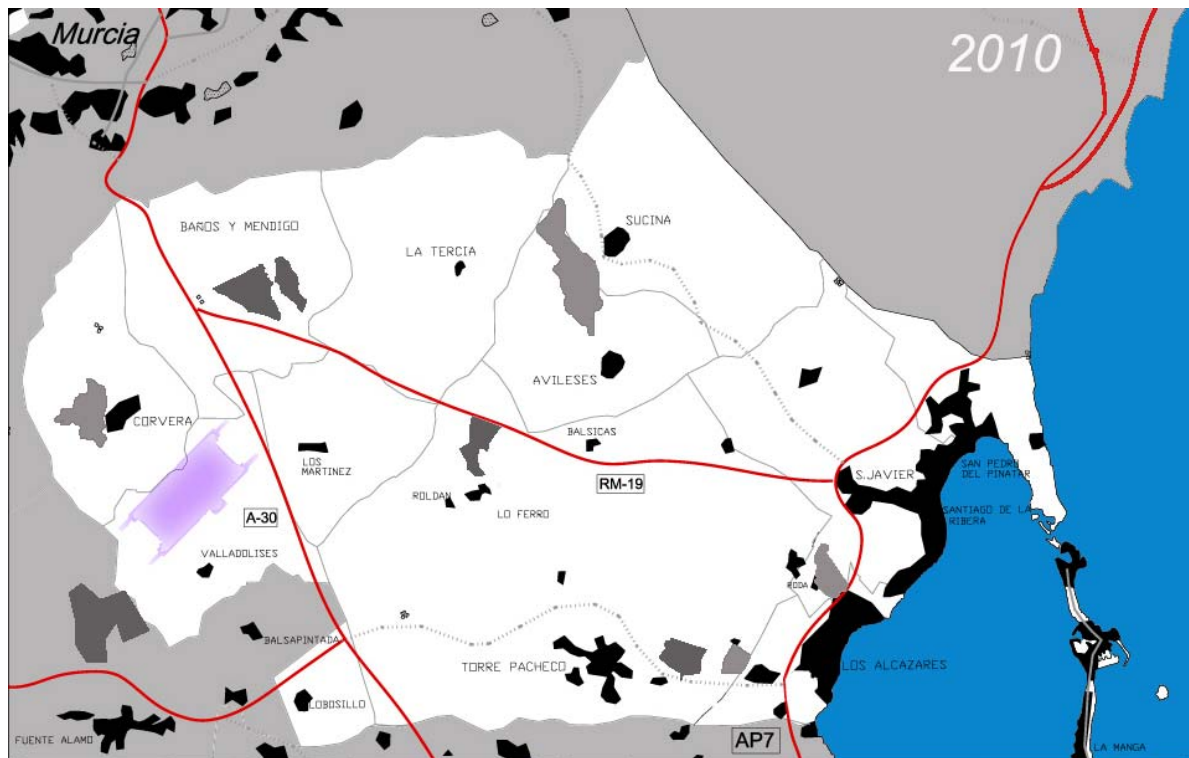
Según la proyección la población actual que ya ha crecido desde el 2001 en un 61%, en un futuro aún se duplicaría, pasando de 95.000 a 190.000 habitantes.

Insisto en que donde sería especialmente impactante y brusca la urbanización sería en las pedanías del municipio de Murcia, con apenas 8.882 habitantes¹. Estas cuentan ya con más 4.200 viviendas² en proceso de ocupación (unos 10.600 habitantes) pero de llevarse a cabo la totalidad de los resorts, la población total ascendería en este páramo a 82.000 habitantes, dando a pedanías como Sucina o Avileses un nuevo papel en el panorama murciano.

Las causas que llevaron a su desarrollo son también de diferente naturaleza; algunas de índole global, comunes a toda España, en tanto que una mayor singularidad regional. Preocupa contemplar cuáles pueden ser las líneas de actuación y comportamiento futuros.

1. Datos a partir del INE 2009 Región de Murcia.

2. Según estimación a partir de trabajo de campo realizado entre 2009 y 2010 respecto a los resorts incluidos en la zona de estudio y los planos de Ordenación correspondientes a los diferentes resorts.



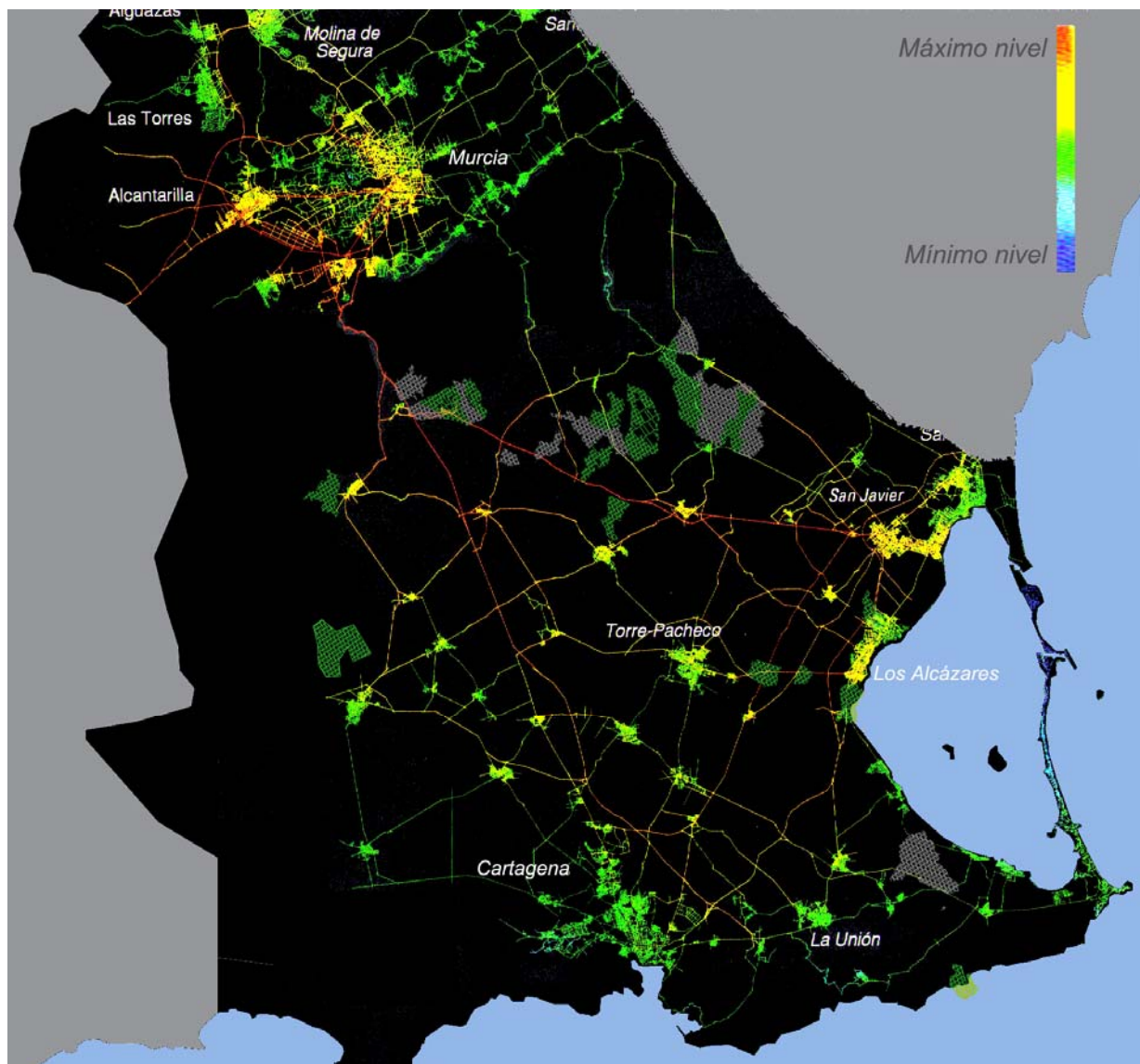
De una parte, el dinamismo seguido por la actividad de la construcción y el ritmo rápido de crecimiento económico, es necesario insertarlos como algo propio de un ciclo de bonanza económica, alargado durante más de una década. Como todo ciclo finalizó, desembocando en la actualidad en una profunda crisis tras la cual se espera que la tendencia de desarrollo prosiga eso sí con crecimientos más razonables.

De otra parte, es evidente que la Región de Murcia ha emprendido, un nuevo modelo de desarrollo, donde el turismo residencial, con las numerosas actividades y facetas inherentes a él, parece desempeñar un cierto protagonismo. Si éste nuevo modelo termina afianzándose y convirtiéndose en una realidad, si alcanza cierto éxito, ello nos inclina a pensar que, aún en el caso de que se ralentice en general el fenómeno de la construcción, aquí puede seguir contabilizando tasas de crecimiento superiores a los promedios nacionales.

Siempre hay que tener en cuenta el gran papel corrector que desempeña el mercado. Pero, precisamente por ello, todo apunta a que dentro de la vasta oferta que contemplan los planes aprobados, son los municipios del Campo de Murcia y Mar Menor y Cartagena los que tienen mayor probabilidad de terminar siendo exitosos, frente a otras ubicaciones. Se corre el riesgo de que buena parte de lo previsto y aprobado en ella se lleve a efecto con mayor cumplimiento, en referencia a lo presentado por otras.

También debe llamarse la atención acerca de la cantidad de suelo que consumen estas tipologías de actuaciones urbanísticas (May, Veltz 1998). Junto, por supuesto, a otra serie de servidumbres, de naturaleza dispar, que complementariamente llevan aparejadas: viales, espacios verdes, consumo de agua, etc. Sin ninguna duda, debe afirmarse con rotundidad que un aumento significativo de formas de urbanismo asociados a esta tipología de "resorts", con creación de ciudades de ocio y tiempo libre, representan un incremento notable de la carga urbana en el área, ya caracterizada por su destacada presión¹.

1. Serrano Martínez J. M^a. *El Eje Murcia-Cartagena. ¿Génesis de una futura área urbana?* p.151



2-F4

Eje Murcia-Cartagena. Intensidad tráfico actual 2010
Territorios Inteligentes R Murcia. Fundación Metr poli
Se incluyen resorts operativos y planificados

2.1.1.2 Situación estratégica. Eje Murcia-Cartagena

Aunque el ámbito de estudio pertenece administrativamente hablando a diferentes ayuntamientos, Murcia, Torre Pacheco, Los Alcázares y San Javier, es necesario analizar su situación estratégica y repercusiones a mayor escala.

Esa escala mayor nos permite observar la situación de privilegio entre los mayores núcleos urbanos y nodos de crecimiento de la Región, Murcia y Cartagena.

2-F4

Por un lado en torno a la ciudad de Murcia, desde hace varias décadas, se ha ido organizando un espacio urbano, complejo, dinámico y con una creciente interrelación.

Esa aglomeración urbana constituiría un Área Metropolitana que aglutina siete municipios: Murcia, Molina de Segura, Alcantarilla, Alguazas, Beniel, Santomera y Las Torres de Cotillas.

Por el otro, el área metropolitana de Cartagena también registra un crecimiento y un dinamismo considerables, distando ambas ciudades tan sólo 50 km.

Entre estos dos nodos debe sumarse el fuerte crecimiento del conjunto de municipios que bordean el Mar Menor: San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, junto a los otros, dos que abarcan las áreas de contacto con el de Murcia: Torre Pacheco y Fuente Álamo. El desarrollo turístico litoral, el de otros espacios cercanos a la costa, junto a la aparición de numerosos “resorts” colmatando amplias superficies, transforman con rapidez un paisaje hasta ahora dominado con fuerza por el predominio de las actividades agropecuarias y páramos¹.

La llanura del campo de Cartagena/Murcia es la gran pieza de conexión entre las dos ciudades que estructuran este espacio. El fuerte crecimiento de éste área se ha basado en los servicios a la agricultura; en la reciente oferta de ocio y de espacios residenciales de calidad; y en una creciente actividad empresarial, facilitada por el aumento de las interrelaciones con Murcia, Cartagena y los espacios alicantinos de la Vega Baja.

1. Serrano Martínez J. M^a. *El Eje Murcia-Cartagena. ¿Génesis de una futura área urbana?* p.140

	1981	1991	2001	2006	2009	previsión 2014
Murcia	284.585	318.838	370.745	416.996	436.870	552.870
Alcantarilla	24.617	30.144	34.303	38.584	42.196	48.707
Alguazas	5.782	6.811	7.068	8.177	8.874	10.197
Archena	11.944	13.487	14.964	16.707	17.738	18.748
Beniel	6.043	7.220	8.469	10.085	11.189	12.459
Ceutí	5.664	6.411	7.696	8.910	10.108	12.124
Lorquí	5.049	5.328	5.644	6.497	7.243	8.807
Molina de Segura	31.515	37.806	46.905	57.431	64.742	79.893
Santomera	7.346	8.518	11.726	13.919	15.992	22.634
Torres de Cotillas	11.349	14.964	16.450	18.842	20.913	25.252
Total	393.894	448.573	523.970	596.148	635.865	791.691

Cartagena	167.936	166.736	184.686	208.609	229.960	275.895
Fuente Álamo	8.538	8.279	11.583	14.261	18.316	20.635
Los Alcázares			8.470	13.355	15.619	21.932
La Unión	14.262	13.918	14.541	16.082	17.114	19.754
San Javier	12.675	14.627	20.125	27.622	31.432	39.658
S Pedro Pinatar	8.866	12.034	16.678	21.234	22.908	26.890
Torre Pacheco	15.654	16.297	24.332	28.152	31.495	35.359
Total	227.931	231.891	280.415	329.315	366.844	440.123
Total Eje	621.825	680.464	804.385	925.463	1.002.709	1.231.814
Región	955.486	1.045.601	1.197.646	1.370.306	1.524.017	1.824.509
% Eje/Región	65,08%	65,08%	67,16%	67,54%	65,79%	67,51%

“Aunque en el pasado se apuntó el potencial de este Eje es ya hoy cuando se están sentando las bases de un funcionamiento más integrado y con el complemento del desarrollo hacia el este, alcanzando la costa del Mar Menor.

Este es el principio, pese a la crisis, de consolidación de un amplio espacio urbanizado.

No se trata de una conurbanización entre ciudades, sino la expansión de un área metropolitana a la que se suman otras nuevas, constituyendo una realidad multipolar junto a otros intersticios urbanizados de forma difusa, que predicen una aglomeración extensa, elevado volumen demográfico, importante peso económico y creciente integración funcional, dentro del contexto de España.

Este futuro área urbano será extenso, plurinuclear, multiforme y hasta antes de la crisis de rápida consolidación, será de compleja organización interna, con gran potencial y marcadas debilidades¹”

2-F5

El eje Murcia-Cartagena compuesto por 17 municipios entre los cuales se encuentra el ámbito de estudio del Doctorado (640 km²), abarca una extensión de 2.365 km². Representando algo más de la quinta parte de la dimensión regional (20,89 %) los datos del padrón continuo 2.008, contabilizan un total de 925.463 hab., el 67,55% del total regional.

Durante los últimos 25 años ha aumentado en más de 300.000 habitantes, casi el 50% de crecimiento, pautas muy superiores al promedio nacional. El aporte de la inmigración trabajadora es fundamental sin despreciar los números correspondientes a extranjeros comunitarios.

En cuanto a densidades, este Eje cuenta en la actualidad con 386 h./km², tres veces mayor del promedio regional, 121 hab./km².

En 1991 (censo de viviendas) el parque inmobiliario contabilizado en el conjunto del área ascendía a 315.273 viviendas, lo cual representaba el 65,25 % del total regional.

Diez años más tarde esa proporción había subido al 67,19 %, confirmando una tendencia más viva del sector, en referencia al total. Su valor absoluto era de 384.106 viviendas.

Se produce, por tanto, una adición de 68.833 viviendas más, en un periodo en el que se viven años de apreciable crisis en él (primeros noventa). Ahora bien, a partir de ahí se contabilizan ritmos de ascenso muy vivos en el mismo. Sólo en los últimos cuatro años de los que se tienen datos, 2002-2005, el número de licencias para la construcción de nuevas viviendas en el área suma 89.177. Un valor absoluto superior a la acumulación de unidades de toda la década precedente. Tal cifra representa el 69,96 % de la cantidad global de la Región; proporción, pues, que confirma su tendencia continua al alza, en referencia a las otras dos cifras señaladas con anterioridad.

1. Serrano Martínez J. M^a. *El Eje Murcia-Cartagena. ¿Génesis de una futura área urbana?* p.141



2.1.2 Aspectos exógenos. Región de Murcia y Arcomed¹ español.

2.1.2.1 Sectores económicos de la Región de Murcia.

Para que cualquier territorio alcance un nivel de prosperidad alto y duradero es fundamental que cuente con unas sólidas bases productivas sobre las que asentarse.

Aquí radica unas de las grandes debilidades de la Región de Murcia, estas bases productivas son endebles y con importantes incertidumbres de futuro.

Tras la llegada de las aguas del Trasvase Tajo-Segura la agricultura de regadío adquirió gran importancia permitiendo ampliar la superficie irrigada y, trasladando esa riqueza a otros sectores productivos. El sector industrial también encierra fuertes debilidades. Por un lado existe una industria de base, ubicada mayoritariamente en Cartagena de tipo petroquímico y con importante apoyo estatal que cuenta ya con más de cincuenta años durante los cuales ha sido sometida a numerosas reconversiones lo mismo que la industria naviera radicada en el puerto de Cartagena que tras numerosas vicisitudes por la competitividad de países asiáticos ha sobrevivido hasta la actualidad especializándose finalmente en la construcción naval militar.

De otro, una industria ligera, endógena, muy diversificada, principalmente del sector agroalimentario, con falta de modernización y con escaso valor añadido en sus producciones, que, con dificultades, encuentra un amplio hueco en el mercado nacional, y en menor medida en el internacional².

Para un número importante de municipios el sector agropecuario ocupa un alto porcentaje de población activa.

En la actualidad los aportes al regadío del trasvase Tajo-Segura no están asegurados, de sobra es conocida la tortuosa trayectoria que durante los últimos años ha llevado este tema desde el derogado Plan Hidrológico Nacional hasta la actual reivindicación de la Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha. Esta larga incertidumbre ha contribuido a argumentar que los limitados recursos hídricos y el suelo deben orientarse hacia el uso turístico-residencial, como panacea y solución para algunos, si bien la actual crisis económica ha evidenciado que la construcción residencial no lo es tal y por el contrario la agricultura permanece aportando empleo y riqueza.

Se observa en general una cierta especialización local en las actividades productivas.

Por partes, en el caso del sector agropecuario el promedio regional en cuanto a población empleada, es superior a la media nacional, casi el doble, habiendo contrastes intermunicipales acusados. En municipios como Torre Pacheco la tasa es superior al 36% mientras que en Murcia es del 4,5%³.

En la plural actividad industrial permanecen estos contrastes entre municipios. El promedio de áreas urbanas, 18-20%, supera ligeramente la regional y es similar a la nacional.

Sin embargo en las zonas costeras, donde el sector turismo es dominante la industria contabiliza proporciones modestas, inferiores al 10%².

1. Abreviatura de Arcomediterráneo.

2. Serrano Martínez J. M^a. *El Eje Murcia-Cartagena. ¿Génesis de una futura área urbana?* p.152

3. Datos INE 2009 y La economía. "Atlas Global de la Región de Murcia"
La Verdad Digital S.L

En municipios cercanos a los mayores núcleos urbanos, Lorquí, Alguazas, etc, se contabilizan porcentajes elevados, del 30-40%¹ confirmando una cierta especialización industrial en ellos.

El sector de la construcción ha alcanzado un musculoso desarrollo en los últimos diez años, arrojando durante esta época de bonanza tasas medias del 13%¹, llegando a alcanzar puntualmente en algunos municipios el 20%¹. Es indiscutible el peso de este sector económico alcanzado y su efecto multiplicador en otras actividades, si bien es evidente su debilidad y carácter efímero.

El gran abanico de actividades que engloba el sector servicios, ha ocupado en los últimos años a un porcentaje diez puntos inferior del promedio nacional, evidenciando un déficit en la Región de Murcia. Los servicios suponen un impacto reducido todavía en el conjunto de la región, pues, entre otras causas, la reducida especialización turística ha sido generalizada hasta hace poco, frente a lo que sucede en regiones próximas como Alicante, Valencia, etc.

En la actualidad el turismo se erige como uno de los activos a potenciar para convertirse en la base del desarrollo económico de la Región.

Esta intención pretende un giro a la terciarización, para ello es necesario analizar en el resto de sectores, la repercusión que esto tendría, evitando caer en un futuro en giros bruscos y sin la suficiente previsión y organización.

- **El sector agropecuario** ha tenido una importancia tradicional en las áreas de regadío. Durante siglos fue el organizador principal de los asentamientos demográficos más importantes. El aumento de los recursos hídricos ha repercutido en el incremento de los recursos económicos y del bienestar general. El aporte del trasvase Tajo-Segura ha producido una gran repercusión socioeconómica en los últimos años. Ha transformado muchas hectáreas del paisaje, creando numerosos puestos de trabajo; y su efecto multiplicador se advierte en numerosas facetas de la realidad del área. En varios municipios de la misma su protagonismo es alto. La ruptura de expectativas para disponer de nuevos recursos de agua procedentes de otras cuencas, junto a la duda razonable de una difícil competitividad con otras agriculturas emergentes que concurren con similares activos y menores costes de producción, abre un nuevo escenario².

Se plantea no ampliar la superficie de regadío sino reorganizar las existentes e incluso reconvertir algunas de sus partes, afrontando así mejor la nueva realidad competitiva de otros países.

En cualquier caso lo conseguido durante décadas no debe precipitadamente suprimirse. En su conjunto éste sector es una fuerte y estable fuente de riqueza que además participa en la diversificación que debe mantenerse, adecuándolo eso sí, a los nuevos mercados agrícolas que no sólo a España sino a la Unión Europea afectan. Su mantenimiento debe servir de contrapeso a la urbanización residencial que vienen a ocupar en ocasiones los mismos espacios físicos.

1. Datos INE 2009 y La economía. "Atlas Global de la Región de Murcia"
La Verdad Digital S.L

2. Serrano Martínez J. M^a. *El Eje Murcia-Cartagena. ¿Génesis de una futura área urbana?*

- **La Industria** existente no constituye un activo suficiente para ser considerado base económica sólida. Las debilidades advertidas se derivan tanto de su número y dimensión, como de su naturaleza, estructura y organización. De ahí que sea recomendable emprender políticas de impulso, inversión y reorientación.

Ha existido en los años precedentes a la crisis económica un crecimiento esperanzador y por encima de los valores medios nacionales¹.

La propia naturaleza de su variopinta dimensión y orientación: establecimientos de gran tamaño, frente a la pequeña y mediana industria; industrias de capital y origen foráneo, junto a establecimientos endógenos, puede ser una diversidad interesante que proporcione buenos resultados, siendo esta heterogeneidad una mayor garantía de futuro frente a crisis como la actual.

- Del gran número de actividades agrupadas en **el sector Terciario** se destacarán las más importantes dentro del equipamiento urbano. Los bienes de rango más común se encuentran presentes en numerosos centros urbanos, pequeños y medios. La mayoría de estos cumplen atender las necesidades locales, debiendo prestarse mayores recursos a otras funciones de rango elevado, de mayor significación y con capacidad suficiente para influir a nivel más amplio del propiamente local, para una mayor cohesión territorial¹.

1. Serrano Martínez J. M^a. *El Eje Murcia-Cartagena. ¿Génesis de una futura área urbana?*

2.1.2.2 Situación actual del Sector Agrícola de Murcia frente al modelo “Resort”

Durante un tiempo ha sido tema de debate sobre que sería más productivo el turismo residencial ligado al golf o el sector agrícola, tan fuerte en las últimas décadas pero al que se le presentan serias incertidumbres tales como el recurso limitado del agua sujeta a la continuidad o no trasvase Tajo-Segura y por otro lado la creciente competitividad de cultivos intensivos en países en vías de desarrollo cercanos, con un evidente menor coste de producción.

Además este debate creado no parece plantear la coexistencia de ambos sectores, pareciendo lo más lógico una economía mixta, turismo-agricultura en convivencia que provea de mayor diversidad y por tanto mayor solidez.

Cierto es que ambos deben compartir territorio pero una ya existente protección en los Planeamientos Municipales de los Regadíos parece garantizar la ordenación de estos.

Es objeto de este apartado estudiar la situación de los últimos años del sector agrícola y que ahora más que nunca es capaz de calibrar su consistencia con la Construcción, Industria y Servicios, en plena crisis económica tras la cual deberá darse un crecimiento económico más racional y sostenible en el que la agricultura murciana tiene mucho que decir.

Al sector agrícola que tanta tradición e importancia tiene en la Región de Murcia ocupando grandes extensiones tanto de regadío como de secano, se le ha presentado desde hace unos años la posibilidad de “mutar” su uso para dar parcialmente cabida a grandes complejos urbanísticos, los “resorts”.

Desde hace unos años se plantea el debate sobre si las superficies rurales, activa o no, que se dediquen a campos de golf y urbanizaciones producirían o no un mayor beneficio económico que el agrícola, o si el rendimiento sería tan solo a corto plazo, o si ocuparía a más o menos puestos de trabajo o si el consumo de agua fuera o no mayor en una situación o en otra.

Se hace por tanto necesario estudiar la situación reciente y actual del sector agrícola en Murcia y contraponer un modelo a otro para obtener conclusiones.

La relación entre las vicisitudes por las que atraviesan los elementos estructuradores y fisonómicos del espacio agrícola y la aparición de un novedoso modelo de urbanización basado en la segregación socio-espacial implica sumergirse en un análisis de la dinámica social contemporánea.

(Andrés Sarasa, J.L.) realiza una serie de puntualizaciones que definen con bastante claridad el contexto de la agricultura murciana en la vida moderna en la que nos encontramos¹.

- En primer lugar, se constata que la compleja situación derivada de la interacción de tres categorías de factores (concentración de la población en las ciudades, abandono de tierras y proceso urbanizador) demandan una urgente ordenación del territorio en el sentido en que se pronuncia la Comisión de las Comunidades Europeas en el Informe Europa 2000.

“[...] la solución de los problemas de las zonas rurales se hallará en gran medida fuera de la agricultura. Las pequeñas ciudades de estas zonas, adecuadamente dotadas de telecomunicaciones y transportes, desempeñarán un papel clave, al constituir un emplazamiento atractivo para las pequeñas y medianas empresas y ofrecer mayores oportunidades a los trabajadores que sólo se dedican parcialmente a la agricultura”.

- En segundo lugar, el espacio rural, definido por su uso tradicional, de la Región de Murcia es un claro ejemplo del problema tipo que en la *Comunicación que la Comisión transmite al Consejo y al Parlamento europeos el 29 de julio de 1988* define como sometido a fuertes presiones por la evolución de la vida moderna. Sometimiento ya antiguo como es palpable en la periurbanización de la huerta tradicional de Murcia. Pero ahora se trata de un problema nuevo porque afecta a las tierras de secano incluidas en el ámbito de Estudio, algunas de ellas transformadas en regadío.

Dada la experiencia aludida debe plantearse como prioridad absoluta la protección del medio ambiente y seguir apostando por una ordenación del espacio rural, no sólo para que pueda cumplir con sus funciones tradicionales, sino también para que sea auténtica garantía para las nuevas perspectivas de localización de actividades de ocio y recreativas, como nueva función en amplias superficies de suelo agrícola que evitarán su degradación y apoyarán un desarrollo integrado.

- Por último, la presión de la vida moderna sobre el espacio rural murciano se traduce en cambios estructurales profundos donde la resultante principal es que la agricultura pierde su importancia relativa y deja de ser la actividad principal de los habitantes de este territorio.

“Estamos ante un espacio rural que puede caracterizarse por los siguientes factores: presencia de una fuerte presión financiera; generalización descontrolada de la periurbanización; competencia/atracción de los centros urbanos; excesiva parcelación; la agricultura intensiva y muy rentable entra en competencia con el turismo de golf; emergencia de una nueva funcionalidad que precisa de amplias superficies de suelo.

Factores todos ellos que justifican plenamente que en la Región de Murcia sea donde más ha subido el precio del suelo rústico, se ha duplicado en los últimos ocho años hasta registrar el precio medio oficial de 13.790 euros² la hectárea según comunicación del Ministerio de Agricultura y que, evidentemente, tiene muy poco que ver con la realidad del mercado.

1. Andrés Sarasa, J.L. “Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la Región de Murcia”. Cuadernos de Turismo 14, 2004, pp.8,9.

2. Ministerio de Agricultura 2004

“Se trata de un precio medio en el que no influye el interés agrícola del suelo, se debe mucho más a la especulación de las áreas periurbanas, donde los mil metros cuadrados se cotizan cuatro veces por encima del precio medio aludido, y al interés de dos categorías de empresas, sino siempre foráneas si con fuerte participación exógena, por una parte están los agronegocios que adquieren grandes fincas como inversión, en principio las dedican a cultivos leñosos en espera de mejores oportunidades, y, por otra, las inmobiliarias, en bastantes ocasiones constituidas por la anterior categoría a la que se suman grandes propietarios agrícolas, que son quienes apuestan por el surgimiento de lo que ahora vamos a llamar la nueva funcionalidad del espacio agrícola¹”

Un espacio bien localizado y emplazado en unas condiciones geográficas óptimas para asumir un desarrollo de calidad pero necesitado de una ordenación territorial. Una ordenación territorial que recoja el espíritu que contempla el *Libro Verde* sobre las iniciativas comunitarias adoptado en junio de 1993

“Los responsables institucionales y los agentes de desarrollo rural están de acuerdo en considerar que el mundo rural se encuentra en un importante periodo de cambio y debe buscar nuevas orientaciones, nuevas formas de desarrollo rural y nuevas actitudes que asocien a los diferentes implicados”.

La Consejería de Agricultura, resalta ya desde el año 2000 la producción final vegetal se cifró en 1.192,19 millones de euros, de los que cerca del 90% corresponde a frutas y hortalizas.

En el desglose, que el citado organismo hace, queda al descubierto que de los seis productos que conforman esta producción la mitad experimentan una significativa progresión y los otros tres están en franca regresión, estos últimos dominan el espacio rural con menores perspectivas agrícolas.

Tanto sindicales como cooperativas, llegan a la misma conclusión; la agricultura murciana se debate ante futuros inciertos, tanto por problemas inherentes a la agricultura europea en general como a su propia desestructuración y ausencia de políticas coherentes con la realidad.

Es razonable pensar que en un breve plazo la agricultura murciana deberá competir en igualdad de condiciones con las colindantes agriculturas de la ribera sur del Mediterráneo, que también están incorporando nuevas tecnologías a sus exóticos cultivos y en múltiples ocasiones de mano de empresarios murcianos.

En virtud del “proceso de Barcelona²” la UE se ha comprometido a crear una zona de libre comercio con sus limítrofes mediterráneos en este año (2010), dicha zona incluye a los países árabes del Mediterráneo Meridional y Oriental más Israel y los Territorios Palestinos. El comercio se está liberalizando entre la Unión y cada uno de sus socios, al mismo tiempo estos últimos están tomando medidas para incrementar los intercambios entre ellos. Por ejemplo, en 2004, Egipto, Marruecos, Jordania y Túnez firmaron el Acuerdo de Agadir, que establece el libre comercio entre estos países.

1. Andrés Sarasa, J.L. “Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la Región de Murcia”. Cuadernos de Turismo 14, 2004, p10.

2. Proceso de Barcelona. proyecto geopolítico propuesto por el gobierno de España y lanzado por la Unión Europea en 1995 en la cumbre euro-mediterránea celebrada en Barcelona.

En él se proponían diversas políticas relacionadas con el desarrollo económico entre los países de la cuenca mediterránea, la lucha antiterrorista, la promoción de la democracia y los derechos humanos, la creación de un área de libre comercio, los intercambios culturales, la agricultura, etc.

Al mismo le sucedió en 2008 el Proceso de Barcelona: Unión para el Mediterráneo. Euromedbarcelona.org

El reto de esta competencia exigirá fuertes inversiones en nuevas infraestructuras, a la vez que un cambio en la mentalidad del empresario agrícola y de los responsables de las políticas agrícolas y el desarrollo rural.

Se advierte que en la línea primera (en la primera se incluyen las que cabe entender como destinadas a modernizar los factores estructuradores de la agricultura; ayudas para primera instalación de agricultores jóvenes, ayudas a la cualificación profesional agraria, inversiones para uso más eficiente del agua de riego, ayudas a inversiones para mejora de sus estructuras) los porcentajes más elevados se dan en los municipios de los Campos Litorales, especialmente de interés al ser el ámbito objeto de estudio de este Doctorado, precisamente donde la agricultura está condenada a competir con el nuevo modelo urbanizador. A ellos se une alguno del interior donde también se están proyectando urbanizaciones apoyadas en el turismo verde. Es lamentable comprobar cómo las mayores inversiones se hacen en líneas que acaban por retirar las tierras de la agricultura.

Por si esto fuera poco, conviene advertir que los productores de frutas y hortalizas soportan las duras condiciones impuestas por las cadenas de distribución, fortalecidas por la política de concentración, teniendo que aceptar precios de partida muy bajos y en ocasiones deficitarios frente a precios finales abusivos establecidos por estos comercios mayoristas.

“Esta compleja situación, hasta antes de la crisis económica se veía unida a las interesantes ofertas que se dan en la construcción, además de la industria y los servicios, justificando entonces plenamente, en primer lugar, la caída del empleo en la agricultura hasta situarse entre el 14 y el 16 % del empleo, según las diferentes fuentes, pero con una distribución por municipio muy reveladora, como se ve más adelante, y, por otra parte, la pérdida de su participación en el PIB que no supera al 6% cuando los servicios lo hacen en un 70%. Datos que resultan fundamentales para comprender como la agricultura murciana ha ido adaptándose a las exigencias de la vida moderna, tanto en lo que respecta a sus factores estructuradores como a los elementos básicos de su paisaje, adaptación que configura un neopaisaje más propio de actividades emergentes de calidad y alta rentabilidad, pero exigentes en infraestructuras que precisan de una ordenación metódica del entorno que garantice la distribución de recursos y de actividades¹”.

1. Andrés Sarasa, J.L. “Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la Región de Murcia”. Cuadernos de Turismo 14, 2004, p16.

Una adaptación que se justifica a través de los factores siguientes:

a) Atracción de la vida urbana¹

Una evolución que se lleva a cabo según los datos de los censos de 1950 y 2009.

Entre ambas fechas y para todo el conjunto regional, la población residente en las capitales municipales se ha duplicado; pasa de significar el 44,21% a suponer el 64,58%.

“Probablemente la situación más llamativa la constituyen los dos mayores municipios regionales y los que integran los Campos Litorales, donde compite el turismo con una agricultura exportadora, aspecto que puede observarse en San Javier, San Pedro y Torre Pacheco. La razón es muy sencilla, en los dos primeros ha surgido una importante y desordenada periurbanización en sentido literal, y en el último, la expansión turística y el crecimiento de los núcleos de población dependientes de la agricultura acaban por configurar una periurbanización litoral que está dando lugar a un continuo urbano a lo largo de la línea de costa y penetra hasta la autovía Cartagena-Alicante, línea que puede considerarse como separadora entre esta periurbanización y la nueva denominada como turística impulsada por el modelo “resort”¹.

b) Declive del empleo agrícola¹

Se ha aludido a la vocación agrícola regional, circunstancia que hoy no refleja la población ocupada en el sector. Para todo el ámbito regional se descubre un continuado retroceso como consecuencia de la crisis de la agricultura tradicional y la modernización de su economía en conjunto, hasta llegar a índices verdaderamente bajos tras la consiguiente terciarización en la que entran todos los municipios, a excepción de los más rurales desde el punto de vista estadístico, el mejor ejemplo puede ser la huerta tradicional de Murcia y la desproporcionada periurbanización que se origina en torno a las ciudades que superan los 50.000 habitantes...[...].

c) Edad de los empresarios agrícolas y ocupación²

Es bien sabido que el empresario agrícola ostenta la titularidad de las tierras hasta su muerte y es opuesto a pasar a la jubilación, figura que vendría a resolver un buen número de obstáculos para la modernización agrícola...[...].

d) Cambios en la superficie agrícola utilizada³

La consecuencia inmediata de las transformaciones apuntadas hasta aquí es la aparición de una fisonomía agrícola muy distinta a la de hace treinta años, una fisonomía que plantea una honda mutación en las ocupaciones del suelo...[...].

1. Andrés Sarasa, J.L. “Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la Región de Murcia”. Cuadernos de Turismo 14, 2004, p18.

2. Andrés Sarasa, J.L. p.19

3. Andrés Sarasa, J.L. p.25

Ante esta situación y perspectivas que se acaban de enumerar surge el interrogante, que hacer ante tanta incertidumbre, que orientación puede darse a millones de metros cuadrados de suelo agrícola excedente o con serias dificultades para la competitividad.

Según los representantes de asociaciones del mundo agrícola, la moderna urbanización residencial ligada al golf y al turismo verde se revelaba como una extraordinaria solución en el más amplio sentido del término, esto es, económica, social y cultural.

Este modelo de ordenación es una potencialidad por dos razones fundamentales, en primer lugar, por las proyecciones que presenta esta tipología turística y, en segundo lugar, por cuanto ha de suponer la comercialización de un turismo de calidad.

Según la *Encuesta de Clima Turístico de EXCELTUR, 2005*, al referirse a los campos de golf, señala que

“la primacía del mercado británico como principal emisor de turistas está favoreciendo la actividad de este segmento del turismo”

Según información de la Secretaría de Estado de Turismo, España recibe 600.000 visitantes aficionados al golf, de los que el 55% son extranjeros, en su mayoría procedentes del Reino Unido (65%), seguido de los países escandinavos (15%), Alemania (12%) y Francia (5%).

“Esta estructura de los turistas asociada al golf y el aumento del número de federados en España está contribuyendo a la mejora de las perspectivas del sector. Además, es un sector que se está potenciando por los notables ingresos promedio que genera por turista. Los ingresos anuales del turismo de golf se estima que ascienden a 1.300 millones de euros, mientras que el gasto diario por visitante en conceptos directamente relacionados con la práctica de este deporte está entre 150 y 180 euros, muy por encima de los turistas de otros segmentos, (alquiler vivienda se situaba en los 33,70€, mientras esta cifra se elevaba hasta los 87,12€ en el caso del turista que pernoctó en un alojamiento reglado).

El atractivo de este deporte, el éxito creciente de las escapadas de fin de semana para estar en contacto con la naturaleza y practicar distintas actividades, unido a que cada vez se utiliza más la oferta residencial propia según el informe Exceltur, han llevado a asociar la actividad deportiva del golf con una segunda residencia de calidad”¹

1. Andrés Sarasa, J.L. “Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la Región de Murcia”. Cuadernos de Turismo 14, 2004, p46.

2.1.2.3 Gestión medio ambiental de los campos de golf en España

El interés de las comunidades autónomas por la gestión medioambiental de los campos de golf es creciente. El reconocimiento de la trascendencia medioambiental de algunos de los impactos que el golf puede ocasionar (consumo de agua, empleo de plaguicidas, etc), ha motivado una mayor atención tanto por parte de la Administración Pública como de las propias empresas promotoras. Así, por un lado, es obligatorio realizar un estudio de impacto ambiental de los nuevos proyectos de golf, y por otro, los gestores de los campos de golf comienzan a desarrollar nuevas estrategias de sostenibilidad, aceptando la idea de que un conocimiento adecuado de la incidencia ambiental de esta actividad es fundamental para una correcta gestión de los mismos: la variable medioambiental empieza a ser considerada a nivel estratégico por parte de la dirección de estas organizaciones.

En España existen diferencias en cuanto a lo detallado de la evaluación de Impacto Ambiental, en el caso de la Región de Murcia, Comunidad Valenciana o País Vasco, es más exhaustiva y pormenorizada que en otras como Andalucía, Cantabria, Castilla-León, Castilla-La Mancha donde es más somera y simplificada.

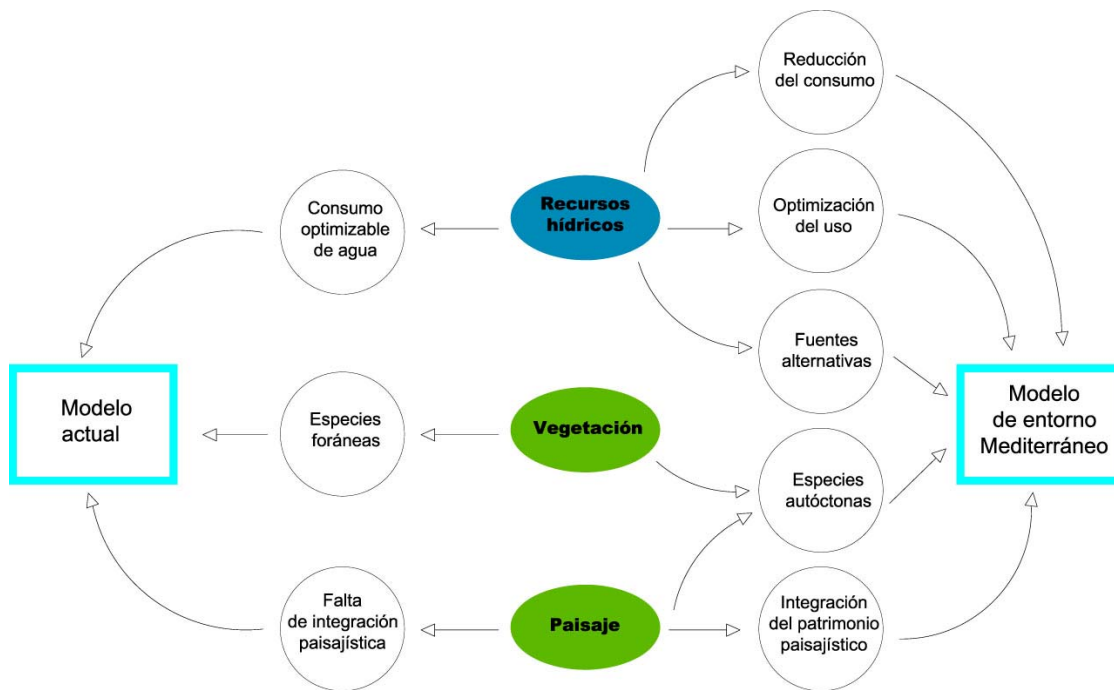
De manera general interesa saber los requerimientos de estos tipos de estudios no sólo en la Región de Murcia que nos ocupa si no en Cataluña, donde el golf se ha desarrollado desde hace más tiempo, contando que en el año 2004 disponía ya de 76 clubes de golf (70 en 2010) frente a los 10 de Murcia (24 en el 2010¹).

El llamado Plan Director Ambiental de los campos de golf en Cataluña² tiene como objetivos:

- Establecer las directrices y los controles ambientales para los campos de golf existentes y los futuros.
- Ordenar la implantación de campos de golf en Cataluña.
- Actuar decididamente para que los campos de golf actuales sean modélicos en su gestión ambiental.
- Crear un modelo de campos de golf en el paisaje mediterráneo basado en una gestión eficiente del agua, el uso de especies autóctonas y la integración en el paisaje.
- Consolidar un marco de diálogo y de trabajo conjunto para hacer viables y aplicables los objetivos anteriores.

1. Real Federación Española de Golf
Clubes de Golf en España por CC.AA
(2004-2010)

2. Plan Director Ambiental De Los Campos
De Golf En Cataluña. Generalitat De
Catalunya, Departament De Medi Ambient,
2001, p.8.



En el esquema **2-F7** se muestra el modelo del paisaje mediterráneo.

Las directrices de este Plan marcan las pautas necesarias que se deben llevar a cabo y que conducen hacia una gestión ambiental de los campos de golf catalanes. Así se prevén las siguientes actuaciones¹.

- Implantación de sistemas de gestión ambiental. Realización de diagnosis y planes de acción para cada campo, y promoción con carácter voluntario proyectos piloto de implantación de EMAS II7, u otros como "Comprometidos con el medio ambiente"
- Gestión de recursos hídricos. Regularización administrativa, aumento de la utilización de aguas regeneradas, y reducción del consumo mediante la gestión agronómica.
- Gestión de la energía. Fomento del ahorro energético y la potenciación del uso de energías renovables.
- Gestión de los residuos. Establecimiento de puntos limpios para la separación y almacenamiento de residuos, y gestión cuidadosa de los residuos especiales y orgánicos.
- Mejora ecológica de los hábitats naturales. Naturalización de las zonas húmedas y creación de hábitats naturales dentro del campo.
- Integración paisajística. Potenciación del paisaje natural, especialmente en los espacios no utilizados para el juego.
- Formación y comunicación. Desarrollo de programas de formación y comunicación ambiental dirigidos a usuarios, gestores y trabajadores de los campos.

En el caso de aquellos campos de golf de nueva construcción se deberán tener en cuenta las siguientes cuestiones¹:

- Criterios ambientales para la ordenación territorial y urbanística. Zonas según su compatibilidad ambiental (zonas de compatibilidad baja, zonas condicionadas y zonas de compatibilidad alta).
- Tramitación administrativa de nuevos proyectos. Obligatoriedad de la obtención de la licencia ambiental, según Anexo II Ley 5/98, para todos los campos de golf. Los campos reglamentarios se someterán al procedimiento de evaluación ambiental.
- Aplicación de criterios ambientales para proyectos y obras. En la redacción de nuevos proyectos se ha de realizar una evaluación preliminar del lugar para asegurar su idoneidad y la incorporación de criterios ambientales a la planificación del campo. En la construcción se han de aprovechar los recursos naturales existentes y se han de aplicar medidas preventivas en las operaciones de obra y medidas correctoras de restauración posterior del paisaje alterado.
- Buenas prácticas de gestión y mantenimiento. Siguiendo las pautas marcadas en las directrices para los campos de golf existentes.

1. Plan Director Ambiental De Los Campos De Golf En Cataluña. Generalitat De Catalunya, Departament De Medi Ambient, 2001, p.9.

En el caso de la Región de Murcia la Ley 11/1997 de Turismo de la Región de Murcia, en su artículo 4, dedicado a los principios rectores, señala que la Administración Regional, en el ejercicio de sus competencias en materia de turismo acomodará su actuación a, entre otros, los siguientes principios¹:

- Coordinación, colaboración y cooperación con las Administraciones Públicas, en atención a criterios de eficacia y agilidad administrativa en la acción pública.
- Elevación de la calidad de la oferta turística, mediante la ejecución de medidas de control y verificación, la puesta en marcha de programas de calidad para el sector turístico y la mejora de la formación de los profesionales del mismo.
- Adaptación de la oferta turística regional a las exigencias de la demanda, mediante la configuración de nuevos productos turísticos y la consolidación y potenciación de los productos ya existentes.
- La consideración del municipio como protagonista de la acción pública en materia de turismo, tanto desde la perspectiva del favorecimiento de la actuación pública sobre su territorio, como en cuanto sujeto a las obligaciones previstas en esta Ley.9. La diversificación de la oferta turística regional, al objeto, de potenciar la competitividad del sector turístico de nuestra Región y el desarrollo armónico del territorio regional. 11. La contribución a la protección del medio ambiente y la conservación de la naturaleza y el paisaje, en cuanto objetos de atracción y recursos turísticos, favoreciendo el desarrollo sostenible de las actividades económicas, en el marco de esta Ley.

Anteriormente la Ley 1/1995 de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia establecía un sistema de normas adicionales de protección del medio ambiente en esta Región, los procedimientos administrativos para la concesión de las autorizaciones, la elaboración de las declaraciones de impacto ambiental y calificación ambiental para las industrias o actividades potencialmente contaminantes o que alteren el medio ambiente, y el desarrollo de la legislación básica del Estado sobre calidad ambiental.

Durante el desarrollo de la tesis se ha creado la nueva Ley 4/2009 de 14 de mayo de Protección Ambiental Integrada.

“Tiene por objeto establecer el régimen jurídico y los procedimientos integrados de intervención administrativa a los que deben sujetarse los planes, programas, proyectos y actividades que pueden afectar al medio ambiente, así como diversos mecanismos de fomento, con la finalidad de alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente en el marco de las competencias de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia”

En cualquier caso, se deben someter a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental las estaciones depuradoras de aguas residuales, y los campos de golf.

1. Ley 11/1997 de Turismo de la Región de Murcia, artículo 4

2. Ley 1/1995 de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia

En el Boletín Oficial de la Región de Murcia se publican las declaraciones de Impacto Ambiental de todos los proyectos relacionados con los campos de golf: estaciones depuradoras de aguas, campos de golf, o ambos cuando se incluyen en un proyecto conjunto.

A continuación se relacionan varios proyectos incluidos en el ámbito de estudio, y las medidas ambientales referidas a las aguas según BORM:

Planta de tratamiento de aguas residuales en el complejo turístico residencial Mosa Trajectum¹

- Las aguas residuales de origen doméstico deberán ser depuradas hasta alcanzar los niveles de calidad exigidos para poder ser reutilizadas como agua de riego de los campos de golf.
- La reutilización de las aguas residuales depuradas para el riego de los campos de golf deberá contar con la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca. Quedará totalmente prohibido mezclar o diluir el agua residual depurada con el agua potable para la utilización de ésta como riego, baldeo, etc.

Campo de golf y estación depuradora de aguas residuales del Club Costa Cálida (Edén del Mar) Avilese².

- El agua a utilizar en el riego del campo de golf procederá de la depuradora de la futura urbanización del complejo residencial.
- No se iniciarán las plantaciones y riegos del campo de golf, hasta que se obtenga la correspondiente autorización del órgano de cuenca para la reutilización del efluente de la mencionada depuradora en el riego del campo de golf, o bien se disponga de caudales alternativos provisionales también autorizados por el organismo de cuenca para su uso en el riego del campo de golf.

Campo de golf El Valle, Murcia³.

- Los recursos hídricos que se utilicen para el riego del campo de golf, deberán proceder de la reutilización de agua residuales depuradas hasta los umbrales establecidos por el órgano competente, por lo que el promotor del campo de golf deberá obtener la concesión necesaria del órgano de cuenca para el uso previsto (riego de campo de golf) en la superficie afectada por las zonas verdes del campo de golf.

Por todo lo expuesto queda claro el papel que tienen las aguas depuradas en el riego de los campos de golf en la Región de Murcia.

La depuración de aguas residuales es norma de obligado cumplimiento en el ámbito de la Unión Europea, donde abundan las disposiciones y adaptaciones en materia de contaminación y vertidos; la misma Directiva 91/271 obliga a dotar de saneamiento a municipios de más de 2.000 habitantes y a reutilizar las aguas residuales en el litoral.

El agua regenerada es el nombre que recibe aquella agua residual que ha pasado por alguna manera de tratamiento adicional más allá del tratamiento secundario convencional que la ha convertido en apta para algunos usos. Este tratamiento adicional que recibe un agua ya depurada recibe el nombre de tratamiento terciario o de regeneración.

1. BORM, nº 202, 31 agosto 2000, pp.9894-96

2. BORM, nº 46, 24 febrero 2004, pp.4192-95

3. BORM, nº 182, 7 agosto 2004, pp.17434 -37

Entre los usos principales del agua regenerada cabe destacar: riego agrícola, jardinería, campos de golf; usos urbanos no potables (limpieza urbana, construcción, etc.); usos industriales (refrigeración, agua de procesos); usos ambientales (creación y/o restauración de ecosistemas acuáticos); y recarga de acuíferos; para el control de la intrusión marina.

Desde el punto de vista hidrológico, el golf es tanto amenaza, por la sobreexplotación de acuíferos, como una oportunidad, debido a la utilización de aguas residuales. El agua es un bien escaso susceptible de uso alternativo, alternativas que se reducen cuando se trata de aguas residuales. En el caso concreto del golf pueden implicar un considerable ahorro de este recurso tanpreciado. A ello hay que añadir que hay aguas residuales que no son idóneas para su uso agrícola, por la contaminación para los alimentos, y en cambio son aptas para el riego de un campo de golf¹.

Éste agua puede tener más futuro en el ámbito ornamental que en el agrícola, debido a que es el aspecto estético, y no el rendimiento productivo, el criterio más importante a tener en cuenta en el proceso de elección de plantas ornamentales². Esto hace que sea posible admitir aguas residuales con una determinada concentración de sales para su uso en el riego de plantas ornamentales, debido a que aún reduciendo, por este motivo, el crecimiento de las plantas, esta característica no afecta a su aspecto ornamental³.

En España existen muchos ejemplos de este tipo de aplicación, encontrándonos un buen número de campos de golf que son regados con aguas procedentes de estaciones depuradoras de aguas residuales, y complejos urbanísticos que tienen una red independiente para el suministro de agua residual para zona verde.

En Calvià, Mallorca, se depura la totalidad de las aguas residuales, y se reutilizan en un 58% para el riego de los campos de golf, que han transformado gran parte del espacio rural intersticial de la península de Cala Figuera, que separa los principales centros turísticos de Calvià. El resto del agua depurada se vierte al mar⁴.

En la Costa Brava el primer suministro de agua regenerada se llevó a cabo en 1989, utilizando efluente secundario desinfectado para el riego del Golf Mas Nou, actualmente Golf d'Aro, tras el cambio de propietarios en 1994. Para ello se estableció un convenio inicial con la empresa gestora del campo de golf, por el cual el Consorcio

de la Costa Brava (CCB) tan sólo se comprometía a aportar el efluente secundario producido en cada momento por la estación depuradora de aguas residuales, siendo responsabilidad del usuario el tratamiento necesario para desinfectar el agua depurada.

Una de las conclusiones más importantes de esta experiencia inicial fue constatar que el tratamiento inicial debe ser responsabilidad del suministrador del agua regenerada, ya que el usuario no dispone generalmente de los medios, la experiencia e incluso de la sensibilidad necesarias para asegurar que el tratamiento del agua alcance la fiabilidad requerida³.

1. Blanquer Criado, D. "El golf mitos y razones sobre el uso de los recursos naturales (ordenación del territorio, espacios de ocio y desarrollo rural)", Valencia, Tirant lo Blanch. 2002.p.358

2. Monje Jiménez. R. "Manejo de céspedes con bajo consumo de agua". Conserjería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2002, p.101

3. Espejo Marín, C. "Campos de golf y medio ambiente. una interacción necesaria". Cuadernos de Turismo, nº 14. 2004,

4. Blázquez Salón. M. "Auditorías ambientales de destinos turísticos:diagnosis territorial para el desarrollo de Agendas 21 locales". Cuadernos de Turismo nº 9, p.39

En la Región de Murcia la depuración de aguas residuales adquiere especial relevancia.

El escaso caudal de las pocas corrientes permanentes de aguas superficiales impide la dilución de los vertidos, que nunca debe ser asumida como norma de funcionamiento, pero que es un hecho en los ríos caudalosos.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha hecho suya la obligación jurídica, íntimamente ligada a la calidad de vida de los ciudadanos y la protección del medio ambiente, de llevar a cabo una política legislativa de saneamiento. La aprobación de la Ley 3/2000, de 12 de julio, de Saneamiento y Depuración de Aguas residuales de la Región de Murcia e Implantación del Canon de Saneamiento es un paso imprescindible en el desarrollo de una política regional que se enfrente al grave problema de la escasez y mala calidad de las aguas.

En el año 2008 en la Región de Murcia se han mantenido en servicio más de 80 depuradoras, lo que supone un volumen anual estimado de aguas residuales urbanas de unos 150 hm³, con un volumen depurado de 105 hm³, lo que supone un 94% de los núcleos urbanos que se emplean para la sostenibilidad ambiental de cauces y la reutilización en regadío. En la actualidad se pretende completar la depuración en los pequeños núcleos de población y a implantar el tratamiento terciario a las depuradoras que no lo tengan¹.

Las Declaraciones de Impacto Ambiental de proyectos de campos de golf se publican en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. De su consulta se desprende la obligatoriedad de regar la zonas verdes del campo de golf con aguas residuales tratadas, siempre y cuando el titular del campo de golf obtenga la concesión o autorización correspondiente del órgano de cuenca para este uso, la Confederación Hidrográfica del Segura.

1. Espejo Marín, C. "Campos de golf y medio ambiente. una interacción necesaria". Cuadernos de Turismo, nº 14. 2004,

2.1.2.4 Implicaciones del “Boom” Urbanístico Residencial

Los diferentes municipios de la Región de Murcia aportan contribuciones muy dispares al proceso de construcción de viviendas. Así resulta atendiendo a una pluralidad de factores, como su dimensión espacial, tamaño demográfico, ubicación, bases económicas, modelos dispares de crecimiento, etc.

Al establecer la correspondencia entre las dos variables básicas, volumen demográfico y edificación acumulada de nuevas viviendas, se advierte que no existe siempre una exacta correlación.

Los municipios costeros y próximos al litoral, y los cercanos al área metropolitana de Murcia, aun no siendo siempre los que logran los máximos efectivos humanos, contabilizan las mayores cifras. Interesa quedarse con esta última afirmación, ya que es una de las pautas básicas de localización y especialización funcional en estas actividades.

En consecuencia, debido a esas diferencias intermunicipales tan contrastadas, la ordenación del territorio regional se enfrenta a la compleja tarea de resolver circunstancias muy dispares. En varios municipios y comarcas la congestión espacial alcanzada y el peso de la carga ambiental tan elevada, aconsejan medidas prudentes a la hora de autorizar nuevas operaciones que conlleven su incremento. Los conflictos que pueden surgir entre intereses locales y regionales indicarán los futuros desencuentros.

Otra forma complementaria de abordar la misma cuestión puede emprenderse mediante la comparación de dos variables, la población residente estable, empadronada, y el total de viviendas construidas. Se observan diferencias importantes de especialización alcanzadas por los municipios, al hacer de la vivienda una de las actividades básicas de su sistema económico y productivo. Aunque, como se hará referencia explícita concurren igualmente otras circunstancias singulares que no deben olvidarse. La realidad siempre es mucho más compleja de lo que las cifras puedan representar en su apariencia exterior.

De nuevo, la paridad entre las situaciones más extremas es significativa, basta comparar la proporción de Los Alcázares, 1,62 viv./hab., con Beniel 0,37 viv./hab. En medio se encuentran valores de muy diferente alcance. De ahí lo que podemos interpretar como un grado de “especialización en viviendas”, éste señala niveles marcados; desde aquellos en que es manifiesto, a otros donde se carece totalmente. Su lógica de distribución espacial, sin embargo, no es tan nítida. Veamos algunos matices y aclaraciones al respecto: Los municipios que encabezan esa jerarquía de equipamiento son litorales: Los Alcázares, San Javier, Mazarrón, San Pedro del Pinatar, e incluso Águilas ocupan un puesto destacado. De todos puede afirmarse con rotundidad que tal magnitud se alcanza como consecuencia de ese sesgo de turismo residencial, siendo el “resort” su mayor exponente, desarrollado desde hace tiempo e incrementado durante los últimos años. Pero, inmediatamente se intercalan, ocupando un lugar preponderante, otros municipios como Ricote, Villanueva del Río Segura, Moratalla, Fortuna, Aledo, Librilla, Ojós, Abanilla, Pliego, etc. a los que no puede aplicarse semejante causalidad¹.

1. Serrano Martínez, J.M^a. “El Boom de la construcción de viviendas en la Región de Murcia. Un proceso complejo y con múltiples implicaciones. Breves apuntes”. Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2006. P.138. (a partir de datos COAMU) Cuadernos de Turismo nº 9, p.39

Las razones que han motivado ese mayor porcentaje de viviendas hay que buscarlas en otras causas.

De alguna forma se puede explicar, por la existencia durante tiempo de flujos emigratorios en diferentes direcciones. La salida de muchas personas, no retornadas, sin que hayan desaparecido sus viviendas, fuese su uso uno u otro en el presente, contribuye a explicar ese resultado final. De manera complementaria, esa población emigrada, al mantener lazos con sus lugares de origen ha propiciado la edificación de nuevas viviendas, con un destino asimilado a su uso durante las vacaciones, o segundas residencias.

Asimismo casi todos los municipios que se caracterizan por detentar los valores más menguados vienen registrando durante los últimos lustros ascensos significativos en su población, a la vez que hasta ahora no han participado con fuerza en el proceso de construcción de nuevas viviendas, dado que no coincidían en ellos las circunstancias comunes que impulsan mayores cifras. Alguna excepción que confirma esa regla, corresponde a Jumilla, pues el número de sus recursos humanos evoluciona dentro de pautas más moderadas.

En suma, pues, la combinación plural de unas lógicas espaciales diferenciadas, tanto en el comportamiento de evolución de las poblaciones municipales, una densidad de habitantes contrastada y unos ritmos en la construcción de viviendas dispares, señalan un panorama regional muy plural, abierto y que ofrece una situación compleja. En especial, cuando sobre el conjunto de la evolución de la economía regional se ciernen aires de cambio y renovación en relación con los rasgos estructurales que la han caracterizado durante las últimas décadas¹.

En tal sentido, interesa diferenciar, con nitidez los diversos campos que concurren en ello. Así, por ejemplo, es posible indicar²:

- a) Demográficos:
- b) Diferentes causas de índole económica
- c) Dispares realidades de índole social y sociológica
- d) La mejora sustancial en la accesibilidad territorial,

A todo lo hasta aquí esbozado, referido al conjunto nacional, es posible añadir otras consideraciones que, en la Región de Murcia, adquieren mayor relevancia.

Así, por ejemplo, cabe referir³:

- a) El incremento de la población aquí ha sido más vivo.
- b) Por la adición de diferentes circunstancias, el aumento medio de la producción de riqueza regional, como ya se aludió en páginas previas, ha alcanzado en la Región cifras medias elevadas sobre el promedio nacional.
- c) Los precios finales de venta de las viviendas en la Región.
- d) Su estructura económica, no cuenta por desgracia con sectores que muestren ni una gran competitividad ni un dinámico crecimiento. Su industria, si bien ha conseguido remontar el tremendo bache que supuso la crisis de los setenta y primeros ochenta, dista de ofrecer un panorama sólido y esperanzador.

1. Serrano Martínez, J.M^a. "El Boom de la construcción de viviendas en la Región de Murcia. Un proceso complejo y con múltiples implicaciones. Breves apuntes". Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2006.

2. P.139. 3. P.141

- e) Dentro de la tradicional importancia y dedicación regional a las actividades agropecuarias, el desarrollo del regadío.
 - f) Tampoco deben olvidarse los costes de producción de las agriculturas forzadas.
 - g) Desde hace ya décadas las áreas mediterráneas iniciaron un tremendo desarrollo turístico, desarrollo patente en zonas próximas como Alicante y muy inferior en Murcia o Almería.
 - h) Otra cuestión básica que ayuda a entender cuanto sucede es la accesibilidad. Frente al aislamiento tradicional de Murcia, cabe decir que hoy cuenta con una red de vías rápidas terrestres de gran capacidad de las más completas de España.
- A ello se suma el futuro AVE y un nuevo aeropuerto civil en condiciones y mejor situado que el anterior.

Es incuestionable que el vivo proceso de construcción de viviendas que se ha dado en la Región de Murcia, hasta la crisis económica mundial en que vivimos, contribuyó con fuerza al rápido ritmo de crecimiento de la economía regional.

Este sector ha actuado como parte esencial en el empuje acelerado que ha registrado el auge de numerosos sectores productivos.

A la vez, la rapidez con la que se ha comportado ha favorecido destacados procesos especulativos que han favorecido las alzas poco justificadas de los precios.

“Parece evidente que en la región de Murcia se están aprovechando las consecuencias derivadas de su renta de situación, lo que unido a la abundancia de suelo urbanizable, su menor densidad de uso, en relación a otras áreas vecinas, junto a una serie de factores favorables, y ante la carencia de alternativas y opciones sencillas, han llevado a apostar con fuerza por este modelo de crecimiento, que convirtió a la construcción de viviendas en uno de sus soportes esenciales, dentro de un panorama mundial que contemplaba la urbanización galopante como fenómeno común¹ “

Las construcciones de viviendas, cabe agruparlas dentro de los siguientes modelos esenciales²:

- a) Incremento de los cascos urbanos consolidados, en especial en torno a los de mayor dinamismo.
- b) Procesos urbanizadores, de dispar intensidad.
- c) Creación ex novo de curiosas unidades urbanas, asimilables a lo que se denomina genéricamente, ciudades con formas difusas³

“Numerosas causas impulsaron y favorecieron un cambio en el modelo de desarrollo seguido hasta finales de los 90. Aunque parezca una paradoja, el estrangulamiento que padece a causa de sus necesidades hídricas, contribuyó a impulsar fuertemente la apuesta por el modelo turístico-residencial⁴”.

Durante la elaboración de esta tesis, las condiciones de desarrollo se han detenido radicalmente por la acuciante crisis económica mundial y que en España ha puesto fin a un período de bonanza en la que el sector de la construcción tuvo un grandesarrollo.

Queda por ver cómo y cuándo, el gran “stock” de viviendas creadas se vende, no sólo en la zona de estudio y referente a los “resorts” sino en cualquier población de la Región de Murcia.

1. Serrano Martínez, J.M^a. “El Boom de la construcción de viviendas en la Región de Murcia. Un proceso complejo y con múltiples implicaciones. Breves apuntes”. Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2006. P. 144

2. P.145. 4. P. 145.

3. Indovina F. “La città diffusa:cosé e come governa”.1990 y “Algunes consideracions sobre la ciutat difusa”. 1998

2.1.2.5 Modelos turísticos en el litoral español

En este punto se trata la realidad del turismo en el litoral español, analizando los diferentes modelos existentes y sus repercusiones, como aspecto fundamental para concluir un futuro adecuado y sostenible en la zona de estudio.

Entendiendo que en el ámbito de estudio existen “resorts” de diferente perfil en cuanto al individuo que lo adquiere. Existen casos según consulta realizada a Polaris, en los que la población es mayoritariamente extranjera, europea, de uso estacionario y cercana o en plena edad de jubilación, perteneciendo éstos al perfil de turismo residencial ligado al golf. También el alquiler será importante en el futuro, en cuanto estén más consolidadas las urbanizaciones.

En otros y debido a la ya citada situación estratégica cercana al eje Murcia-Cartagena y próxima al Mar Menor, la población es principalmente local y con un uso habitual.

En cualquier caso nunca habrá que etiquetar a los resorts como exclusivamente de turismo o segunda residencia, estaríamos simplificando la complejidad social de estas urbanizaciones en una zona en la que las infraestructuras de comunicación facilitan la movilidad.

Según informe de Exceltur¹ Los turistas extranjeros permanecen cada vez menos tiempo en España, organizan con rapidez sus viajes y gracias a las posibilidades que facilita Internet para contratar directamente la oferta de servicios turísticos y los nuevos modelos de transporte a bajo coste, se alojan cada día más en viviendas propias, de amigos o alquiladas, lo que supone una progresiva ruptura del modelo y fundamentos de oferta y demanda sobre el que España había consolidado su turismo de Sol y Playa desde los años 60.

Es importante analizar que modelos de desarrollo del litoral español están optimizando sus oportunidades de generar la mayor derrama socioeconómica y empleo, cuidando del entorno, adecuando la ordenación de su territorio y gestionando el atractivo de sus diversos espacios turísticos para garantizar un nuevo ciclo de prosperidad sostenida en las próximas décadas, los cuáles, llevados por una excesiva presión urbanizadora, amparada en los altos rendimientos que a corto plazo generaba la promoción inmobiliaria, pudieran estar condicionando la competitividad de sus espacios lúdicos, valores o recursos naturales.

Ejemplos de saturación en el litoral son muy cercanos a Murcia, revalorizando la todavía baja densidad demográfica.

1. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM

”Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias”.

Madrid 2005, Cuadernos de Turismo, nº 2. 1998.

Parece lógico un cambio de modelo y de enfoque, que desde el cuidado del entorno y la sostenibilidad ambiental, favorezca una urbanización orientada a estos fines, primando, por un lado, aquellas combinaciones entre oferta reglada y residencial que aporten los mayores beneficios socioeconómicos y el mayor valor añadido a largo plazo a los destinos, y dinamizando, por otra parte, la propia actividad constructiva apostando más decididamente por la rehabilitación de los espacios urbanos y zonas de esparcimiento de la costa que atraviesan una etapa de obsolescencia y precisan una reconversión integral, así como invirtiendo en infraestructuras y dotación de equipamientos que complementen y diferencien los atributos y atractivos de nuestros destinos del litoral.

En esta línea, los planteamientos de preservación de los Espacios Turísticos y la localización de los nuevos desarrollos urbanísticos residenciales y sus equipamientos dotacionales en zonas de menor valor turístico, siguiendo criterios de especialización espacial, se están viendo superados por la mera ocupación de las parcelas anexas a las zonas turísticas, con las implicaciones a medio plazo sobre la configuración e interrelación entre las diferentes actividades y los resultados sobre la colmatación urbana del territorio.

Hasta el momento, el modelo de crecimiento y desarrollo turístico español no ha sido en general demasiado consciente de la factura ambiental generada tanto por la ingente cantidad de edificación creada cada año, como por la utilización de todo el conjunto de la existente durante décadas en nuestras costas. La carga ambiental aborda cuestiones clave en términos de los impactos locales y globales que genera sobre el consumo de agua, residuos, necesidades de energía y emisiones de CO², etc.

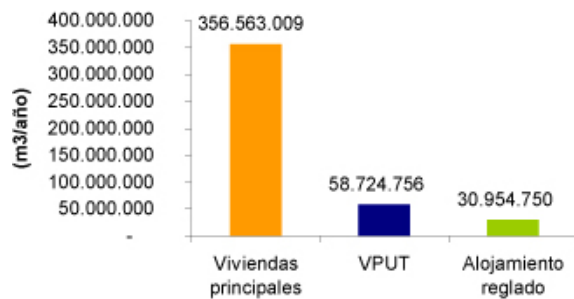
Según los datos elaborados por Deloitte- Exceltur a partir del GBC-España, INE, IECCAA y MFOM¹,

[...] es posible establecer una primera aproximación de su magnitud en relación a los compromisos ambientales que en el año 2003 estaba generando el uso del actual parque de alojamientos en el litoral, y que con el ritmo de crecimiento actual de la edificación habría que incrementar en función, tanto de las cargas derivadas del propio proceso de construcción, como del uso posterior del nuevo parque, más los de todas las que ya están en cartera, que por el volumen ya comentado de viviendas iniciadas en el año 2004, esta previsto se incorporarán en los próximos años.

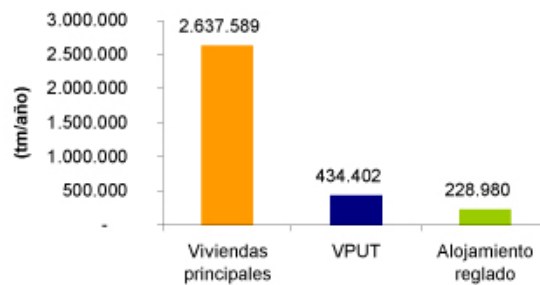
1. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM
"Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias".
Madrid 2005.p.p 24

Consumo en agua anual por tipología de alojamiento.

Uso actual
Agua (m3/año)



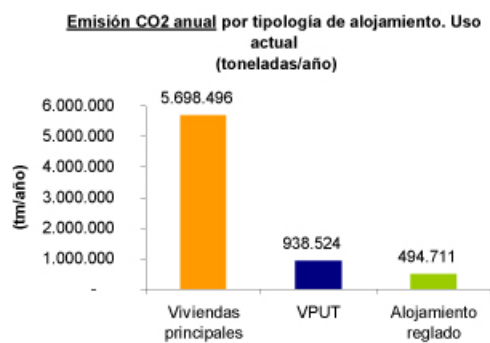
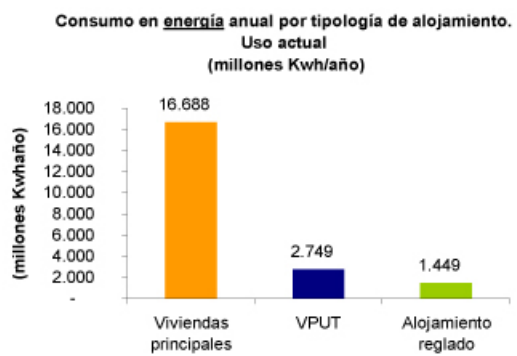
Generación de residuos anual por tipología de alojamiento. Uso actual
(toneladas/año)



2-F8

Elaborado por Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM
"Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos
de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias".
Madrid 2005, p.23

Los datos reseñados en el gráfico **2-F8**, a pesar de que no contemplan el resto de los efectos ambientales inducidos sobre las actividades industriales, comerciales, movilidad, etc. que a su vez dependen del turismo, son de por sí ya muy relevantes, y reflejan no sólo las consecuencias ambientales de unos impactos que a su vez requieren nuevas inversiones crecientes en infraestructuras de abastecimiento, tratamiento y gestión de agua, residuos y energía, sino que también señalan una pérdida de valores paisajísticos y de la calidad del entorno en el que se basa el atractivo esencial de nuestras costas a efectos turísticos y residenciales.



2-F9

Elaborado por Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM
"Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos
de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias".

Madrid 2005, p.24

Con los indicadores existentes, hoy en día los mayores impactos medioambientales se derivan principalmente de las viviendas principales, por su mayor grado de utilización a lo largo del año. Se puede observar en el gráfico **2-F9** que las tipologías VPUT (viviendas para uso turístico) y el alojamiento reglado juntas consumen en la actualidad 3,5 veces menos agua que las viviendas principales y 3,8 veces menos energía, generan 4,3 veces menos residuos y emiten 4 veces menos CO₂.

En este sentido y como hipótesis, aunque en el litoral mediterráneo español y las islas no se construyera ni una sola vivienda adicional, pero se llegaran a utilizar como primeras residencias todo el parque de viviendas existentes, las cargas ambientales serían mucho mayores, tanto desde un punto de vista del impacto ambiental que generarían y del agravamiento de los problemas congestión ya identificados, como de los costes municipales de las infraestructuras necesarias y los sistemas de gestión y mantenimiento para afrontarlos¹.

La situación en la que nos encontramos y la dinámica que la propició era la más adecuada para un litoral mediterráneo y unas islas que en muchas de sus zonas han tenido en la actividad turística su principal motor de generación de renta y empleo y que comienzan a ver peligrar la capacidad de carga de su territorio, y por ende la sostenibilidad de un posicionamiento y una oferta turística por otra parte poco diferenciada.

1. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM "Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005.

2. Salvà Tomàs, P.A. "Los modelos de desarrollo turístico en el Mediterráneo", Cuadernos de Turismo, nº 2. 1998. de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005,

	1999		2009		<i>Dif.</i>
	Hab	hab/ha	Hab	hab/ha	<i>Poblac.</i>
Gerona	543.191	91,9	731.864	123,8	34,73%
Barcelona	4.666.271	603,8	5.416.447	700,9	16,08%
Tarragona	580.245	92,1	788.895	125,2	35,96%
Castellón	461.712	69,6	594.915	89,7	28,85%
Valencia	2.172.796	201,1	2.543.209	235,4	17,05%
Alicante	1.389.933	238,9	1.891.477	325,2	36,08%
Murcia	1.115.068	98,6	1.426.109	126,0	27,89%
Almería	505.448	57,6	667.635	76,1	32,09%
Málaga	1.240.580	169,8	1.563.261	214,0	26,01%
Islas Baleares	796.483	159,6	1.072.844	214,9	34,70%
	13.471.727	178,2	16.696.656	220,9	29,94%

	1999		2009		<i>Dif.</i>
	Hab	hab/ha	Hab	hab/ha	<i>Poblac.</i>
ESPAÑA	39.852.651	78,0	46.157.822	91,2	15,82%
ESPAÑA sin					
ARCOMED	26.380.924	61,3	29.461.166	68,4	11,68%
ARCOMED	13.471.727	178,2	16.696.656	220,9	29,94%

En la tabla **2-F10** podemos observar la evolución de población y densidad entre las provincias del Arcomed español (no se incluyen Granada ni Cádiz) y de España en los últimos diez años. En ella se puede observar primeramente el gran desarrollo de la última década que ha aumentado la población en España en casi un 16% al crecer en más de 6 millones, de los cuales más de 3 han ido a parar al Arcomed que tan sólo representa un 15% del territorio total.

Es decir, el aumento poblacional en España ha sido del 15,82% de media, mientras que en el Arcomed ha supuesto un 23,94%.

En el caso de la Región de Murcia la consecuencia que se extrae es que pese debido a su crecimiento se encuentra ligeramente por encima de la densidad media del Arcomed, siendo indudable que las primeras líneas litorales, de fácil acceso están casi totalmente colmatadas, de ahí el desarrollo de resorts en zonas más apartadas del litoral.

En dónde realmente hay diferencias con provincias densamente urbanizadas como Alicante o Málaga y es en este aspecto dónde aún Murcia puede competir, es en la calidad ambiental y de los espacios libres, al igual que la vecina Almería, mediante un modelo de crecimiento que sepa ensalzar esos valores y no colmate la línea prelitoral.

La situación anterior a las crisis estaba fundamentada en una demanda producida por¹:

- Un escenario macroeconómico con gran liquidez financiera y bajos tipos de interés que facilitaron el crédito en toda Europa, con el consecuente efecto sobre el abaratamiento de las condiciones de endeudamiento para empresas y familias.
- Las expectativas de unas mejores rentabilidades inmobiliarias-turísticas asociadas a los buenos resultados del sector turístico español logrados hasta el año 2000.
- La fuerte y constante subida de precios de las viviendas vacacionales en el litoral y las consecuentes plusvalías a corto plazo del proceso de promoción inmobiliaria, la atonía hasta el año 2004 de la bolsa y la reducida rentabilidad alternativa de otros activos financieros de renta fija.
- Aumentaba la preferencia por vivir en lugares climáticos más suaves y próximos al mar por parte de un grupo creciente de población española y europea en edad de jubilación.
- La explosión y diversidad de rutas aéreas ofrecidas por las compañías de bajo coste (CBC) a destinos españoles.
- Una mayor intención de compra y uso de viviendas residenciales en las costas españolas por las mayores y mejores conexiones directas que introducen esas CBC.
- Estancias más cortas y pautas de gasto inferiores a cargo de aquellos turistas extranjeros que usan CBC (en promedio 9 € diarios menos en destino).

1. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM
"Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005, p 27

De estos factores de demanda se derivan unos de oferta¹:

- Las continuadas inversiones de las grandes promotoras inmobiliarias en el segmento de las viviendas vacacionales dentro de sus estrategias de diversificación de líneas de negocio.
- Los recurrentes problemas de financiación y déficit de los municipios turísticos, que se enfrentan a necesidades presupuestarias adicionales a las que deben asumir el resto de corporaciones locales.

Por una parte, la presencia de una población flotante en temporada alta superior a la población de derecho implica la necesidad de reforzar determinados servicios para acoger a usuarios más allá de la propia población residente, invertir más en la prestación y mantenimiento de determinados servicios e infraestructuras que se utilizan con mayor intensidad en épocas punta como son la seguridad ciudadana, la limpieza viaria, el alumbrado público o el mantenimiento de la red viaria.

Por otra parte, los municipios turísticos se enfrentan a la necesidad de prestar un nivel de servicio superior a los no turísticos, tanto en número, calidad y cantidad, y asumir un mayor volumen de inversión para reforzar el atractivo del Espacio Turístico como uno de los elementos clave de su competitividad. Así, por ejemplo, algunos de los servicios que deben prestar los municipios turísticos son exclusivos de estos, como la creación de la marca y la promoción del destino, la señalización turística, las oficinas de información, el mantenimiento de los recursos turísticos (naturales y culturales), la conservación del entorno y la limpieza de playas.

Esta necesidad adicional de recursos no viene acompañada de un volumen de financiación que la compense, lo que impulsa a los gestores locales a acudir a fórmulas de financiación discrecionales vinculadas al desarrollo de nuevo suelo para la edificación y materializadas durante el proceso en la cesión de los aprovechamientos urbanísticos, las licencias, además de la capacidad de recaudación para el futuro mediante cobro del IBI y participación en los ingresos del Estado si se aumenta su población residente¹.

El trabajo de campo realizado por Excelltur en los 26 municipios del litoral mediterráneo y las islas que son objeto de este estudio, confirma que el sistema más habitual al que recurren los municipios turísticos analizados para obtener financiación es el fomento del crecimiento urbanístico y la construcción, que reporta en varios casos entre el 30% y el 65% del total del presupuesto local.

El suelo clasificado en la actualidad para poderse desarrollar urbanísticamente en el futuro, en la mayor parte de municipios del litoral mediterráneo y las islas, cuando menos, triplicaría el número de plazas de alojamiento hoy existentes entre las que pudieran construirse en el suelo urbano que todavía está desocupado y las construibles en suelo clasificado como urbanizable.

Esto representaría triplicar los desfavorables impactos que se han ido exponiendo anteriormente y, probablemente terminaría por consolidar una trama urbana en torno al litoral mediterráneo peninsular y las islas difícilmente compatible en muchas zonas con las actuales actividades lúdico-turísticas

1. Deloitte/Excelltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM "Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005, p 27

y con unas repercusiones socioeconómicas diferentes sin estar garantizadas ni las infraestructuras ni la capacidad de sus recursos naturales básicos. Es lo que a lo largo de la investigación denominamos Región Urbana¹ o continuo urbanizado.

En concreto, el turista que se aloja en establecimientos reglados realiza un mayor gasto en compras, además de realizar excursiones y conocer el paisaje, la cultura local o la gastronomía, factores menos demandados cuando se reside en el destino.

Igualmente, el turista residencial gasta más en la adquisición de productos de alimentación en grandes superficies respecto al turista que se hospeda en la oferta reglada, por lo que el impacto final de ese gasto sobre el pequeño comercio local, que en buena parte configura la trama y potencia y mantiene el carácter y el atractivo de los centros urbanos de las poblaciones turísticas, es menor.

De todo lo anterior se concluye que los destinos que reciban un mayor volumen de pernoctaciones en alojamientos reglados desarrollarán una estructura comercial y de servicios más estable enfocada a satisfacer una mayor demanda de oferta complementaria en shopping, restauración, ocio y excursiones.

Por el contrario, los destinos en los que predominen las pernoctaciones residenciales tendrán una actividad económica menos diversa y más reducida en términos turísticos, tanto por el menor gasto que genera este turista en términos de su volumen de gasto, como por la menor ocupación y estacionalidad, así como por la mayor concentración de su gasto en restaurantes y, sobre todo, en compras de alimentación.

Son también reseñables las diferencias en la contratación y comercialización de cada una de las diferentes fórmulas de alojamiento ya que tienen una incidencia directa sobre la capacidad de generación de renta para la economía y para la hacienda pública española.

En el caso del alojamiento reglado, su comercialización pasa por canales legalmente regulados con personal especializado y dedicado a integrar y vender el producto (tour operadores, agencias de viajes convencionales o virtuales), cumpliendo con todas sus obligaciones impositivas, en cuanto al IVA generado en cada venta, como el Impuesto de Sociedades, etc.

Por el contrario, en el caso de los alojamientos residenciales no reglados el impacto sobre la hacienda pública es ostensiblemente menor.

En primer lugar, porque en buena parte de los mismos, más del 70%¹, son disfrutados por sus propietarios o son supuestamente cedidos a familiares o amigos, reales o “aparentes”, sin que exista una contraprestación declarada o conocida.

En segundo lugar, porque del 23%² de los usuarios de alojamiento residencial reconocen pagar un arrendamiento por ellos, el 65% ha llegado a un acuerdo directamente con el propietario, sin que haya incentivos para que realmente no se declaren ni la propia operación, ni las rentas obtenidas, que debieran incorporarse en la declaración del IRPF.

1-2. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM

"Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005.

2. Región urbana es la aglomeración urbana en la que varias ciudades cumplen funciones de orden similar, o bien cumplen funciones muy diferentes pero de rango similar (por ejemplo: una ciudad administrativa, otra industrial, otra comercial, otra de comunicaciones, etc.); y ninguna destaca decisivamente sobre las demás por su número de habitantes (pues es habitual que en las aglomeraciones urbanas se cumpla la ley rango-tamaño, modelo derivado de la teoría de los lugares centrales que prevé la primera ciudad duplicará al menos a la segunda) de modo que no puede determinarse, o no tiene sentido determinar cual es la ciudad central, y por tanto, no es propio denominarla como Área metropolitana.

Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía Art. 156 Identificación de las Unidades Territoriales.

La mayor capacidad de arrastre que genera la actividad vinculada a los alojamientos reglados respecto a los residenciales hace que para todas las comunidades autónomas del litoral mediterráneo y las islas, salvo Murcia y la Comunidad Valenciana¹, la aportación de los turistas que se alojan en establecimientos reglados al VAB regional y, por tanto, a la riqueza de la comunidad autónoma sea superior a la que hace el residencial, con independencia del volumen de plazas que tiene cada uno de ellos. Ello es debido a que, en promedio, el impacto del alojamiento reglado es de 2,6 veces superior al del residencial en las CC.AA. del litoral².

Esto supone que genera el mismo impacto económico una plaza reglada que casi 11 plazas residenciales, o lo que es lo mismo, cada habitación de un establecimiento reglado genera sobre el entorno lo mismo que tres viviendas para tres personas y un apartamento para dos personas.

El Espacio Turístico debe tener capacidad para acoger un abanico variado de productos y segmentos de demanda, ofreciendo un entorno de alta calidad. Algunos destinos del litoral como Sitges, Adeje, Salou, Benidorm, Ciutadella, Yaiza o Chiclana ya hace algunos años que están trabajando en la diversificación de su combinación de productos, en un intento de diferenciarse de la competencia y de crear un destino único atractivo a su vez para diferentes segmentos de clientes, que difícilmente puedan imitar los competidores.

Así se ha trabajado en la incorporación de nueva oferta de golf, náutica, cultural, natural, deportiva, de aventura, gastronómica, entretenimiento para la tercera edad, etc. La selección del conjunto de productos debe asegurar que estos sean compatibles entre sí, que se refuercen y complementen mutuamente generando economías de escala y que se dirijan a segmentos de demanda que puedan compartir un mismo espacio turístico sin problemas.

La capacidad del Espacio Turístico para afectar a la satisfacción del turista muchas veces se ha obviado frente al mero crecimiento urbanístico, de manera que se han configurado espacios urbanos estandarizados y desvalorizados, perdiendo la posibilidad de incorporar un atributo básico de la experiencia del turista en el destino.

1. Según Deloitte/Exceltur. En la Comunidad Valenciana el VAB logrado por el alojamiento residencial es superior al del reglado, fundamentalmente porque la relación entre plazas residenciales y regladas en esa comunidad es de 8 a 1, lo cual en ningún caso explicaría que el alojamiento residencial sólo obtenga el 6% más de VAB que el reglado. La casuística de Murcia se explica por tener el más bajo volumen de plazas, el más alto peso de plazas residenciales, los menores niveles de gasto en todas las tipologías y los más bajos niveles de ocupación

2. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM "Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005, p. 42

En esta línea son numerosos los destinos que requieren de actuaciones globales dirigidas a la rehabilitación y revalorización de su trama y paisaje urbanos. Las actuaciones a realizar abarcan aspectos tan diversos como los que a continuación se detallan, que en todo caso deben diseñarse en función de su realidad concreta:

- Medidas de esponjamiento y de recuperación del espacio público: recuperación de parcelas para zonas verdes, incentivos al intercambio de localizaciones de edificaciones de uso turístico, etc.
- Medidas de gestión de la movilidad: filtrado y modulación del tráfico, rediseño de calles y recuperación de espacios peatonales y compartidos, construcción de aparcamientos subterráneos y disuasorios, recuperación del transporte público.
- Medidas de regeneración del entorno y del paisaje urbano: embellecimiento de calles, ampliación de aceras, rehabilitación de fachadas, reforma de zonas comerciales, actuaciones de revalorización ambiental, señalización¹.

En el caso particular de la tesis, este estudio es concluyente a la hora de impulsar una integración de los resorts en el medio cercano que le rodea, estableciendo vínculos entre los resorts adyacentes y arrojando plusvalías a los núcleos urbanos cercanos como Sucina o Torre Pacheco, que por tanto deben diversificar la oferta turística más allá del propio modelo resort, una sinergia entre diferentes resorts, núcleos urbanos y aprovechamiento del medio natural, evitando el concepto de recinto cerrado y “autosuficiente” del resort.

1. Deloitte/Exceltur a partir de datos CBG-España, INE, IECCAA y MFOM
"Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias".
Madrid 2005, p.68

2.1.3 Aspectos globales a considerar

Continuamente se habla del modelo de ciudad compacto tradicional del urbanismo de los países del sur de Europa en contraposición con el disperso de la ciudad del centro y norte de Europa y demás países anglosajones.

Aunque se recomienda por parte de la Comunidad Europea y otras instituciones el tipo de urbanismo compacto, en España en las últimas décadas el desarrollo económico y la consiguiente mejora en la calidad de vida ha dado paso a estándares de vivienda unifamiliar y urbanismo disperso, con mayor necesidad del automóvil, cambiando sustancialmente la morfología de crecimiento tanto en las periferias urbanas como en los litorales turísticos.

Este punto analiza las consecuencias del modelo disperso que el resort representa dada su génesis eminentemente anglosajona y muy diferente a la tradición de nuestro país. Es lógico un esponjamiento de nuestras ciudades y urbanizaciones si bien se cuestiona hasta qué punto la conurbanización difusa, la región urbana debe desarrollarse en España para que no se pierda un sistema de infraestructuras de comunicación y núcleos urbanos equilibrado y alejado del urbanismo que da preferencia al automóvil y que en ciudades como Fénix o Los Ángeles tiene sus máximos exponentes no sólo en cuanto a extensión sino en cuanto a segregación social, gasto energético, ausencia de espacios propiamente urbanos, etc.

2.1.3.1 Modelo urbano difuso en Europa, Eurosprawl

España aún con condiciones específicas más cercanas a países mediterráneos que con respecto a otros países europeos, está inmersa en el marco europeo cuya gestión económica y política pretende ser cada vez más unitaria y coherente, manteniendo las peculiaridades no obstante de cada país.

En Italia, Alemania, Francia y España hay una media de un coche por cada dos personas y el resto de países comunitarios van en camino de alcanzar similar tasa¹.

Cada vez más los europeos vivimos en los bordes de las ciudades, llamados por diferentes organismos como Eurosprawl (eurodispersión). Aunque el panorama es diferente de unos países a otros el Eurosprawl se puede decir que es generalizado.

El Eurosprawl está caracterizado por la actual cultura de consumo que trasciende identidades nacionales, gasolineras, restaurantes de comida rápida, centros comerciales, polígonos industriales, centros financieros, etc.

1. Ingersoll, Richard. "Eurosprawl". 2006



2-F11
 (de arriba-abajo)
 Megápolis Padana, el Randstad holandés y la Costa Blanca de Alicante
Google Earth 2010

El modelo difuso es más un modo de vida que una forma de urbanismo

“the city is always less a place, less territorial and profoundly extraterritorial, in which the geometric notions of center and periphery are slowly losing their meaning¹”

“la ciudad es menos un lugar, menos territorial y profundamente extraterritorial, en la cual las nociones geométricas de centro y periferia están lentamente perdiendo su significado”

Vivir en el “Sprawl” significa encontrarse relativamente independiente de lazos de espacio y tiempo². Esta es quizá su principal atracción al tiempo que su mayor defecto, por las que sin referencia espacial ni temporal es difícil tener una identidad social.

“Sprawl describes a condition without memory, whose most salient characteristic is movement. Seems contrary to the rich humanist traditions of citizenship in Europe...[...]¹”

“El Sprawl describe una situación sin referencia histórica cuya característica fundamental es la movilidad. Es contraria a las tradiciones humanistas europeas de ciudadanía...[...].”

La lógica del desarrollo económico demanda una expansión de la sociedad de bienestar. Al tiempo que los efectos del urbanismo difuso se hacen notar en Europa, en Estados Unidos siguiendo las prácticas de derroche consumista, el paisaje natural circundante se destruye rápidamente por procesos especulativos.

Un ejemplo como el de Londres, requiere 58 veces su superficie para abastecer a su población de energía y alimentos².

Este cambio fundamental en la forma urbana por encima de todo produce un nuevo modo de vida que invierte la tendencia de la ciudad compacta de conservación del medio natural.

La urbanización difusa en Europa afecta a la identidad urbana de tres maneras, primero trasladándonos a los bordes, segundo colmatando los espacios libres entre ciudades y tercero, vaciando los cascos históricos.

La deslocalización de los intersticios entre núcleos urbanos es habitual. Si la ciudad tradicional se caracterizaba por el espacio público, los nuevos crecimientos están habitualmente mal conectados o de difícil acceso por medios públicos.

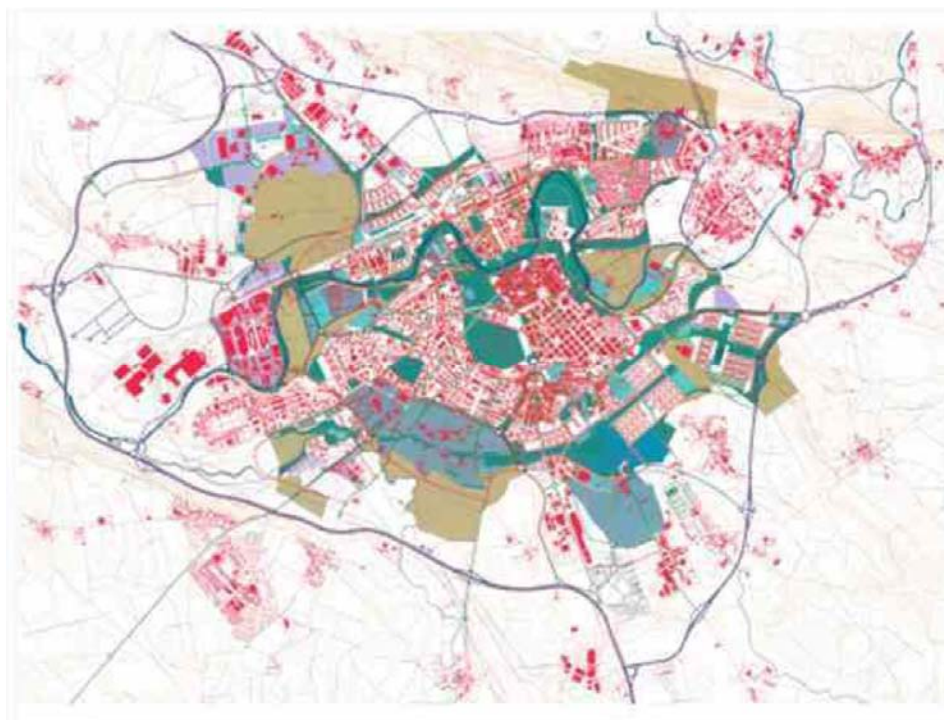
2F-11

La fusión de ciudades en Europa ha surgido de manera espontánea debido a los nuevos patrones de crecimiento. El norte de Italia según Eugenio Turri es un único fenómeno urbano “la Megápolis Padana³” que incluye Génova, Turín, Milán, Bolonia y Venecia además de un sinfín de ciudades menores. El “difuminado” urbano más evidente se ha dado en zonas turísticas costeras como el Adriático italiano o la Costa Blanca española donde la proliferación urbanizaciones, complejos turísticos y parques comerciales e industriales han configurado un territorio densamente poblado.

1. Virilio, P. “La freccia del tempo,” Domus Dossier, n. 4, Junio. 1996.

2. Ingersoll, Richard. “Eurosprawl”. 2006

3. Megápolis Padana”. Denominada así este área por el geógrafo Eugenio Turri en su estudio “La Megapolis Padana”.2000



Uno de los conglomerados urbanos más grandes de Europa es el Randstad¹ holandés (7,6 millones habitantes²), incluyendo a Amsterdam, Róterdam y Utrecht se gestiona de manera conjunta, al sobrepasar competencias meramente municipales. En España se ha propuesto un sistema urbano lineal que unifica los intereses medioambientales y de infraestructuras de 40 municipalidades que irían desde San Sebastián hasta Bayona en el sur de Francia. Esta serie de ciudades tiene una población de 600.000 habitantes³ que por diferentes motivos no está dotado de adecuadas infraestructuras de comunicación.

Las llamadas ciudades medias, asentamientos de entre 100.000 y 300.000 habitantes, tienen en la actualidad un nuevo estatus en Europa. Su tamaño les permite concentrar los recursos humanos y económicos necesarios aunque de dimensiones justas para evitar las responsabilidades y problemas propios de las grandes metrópolis.

En las ciudades medias los contornos difusos de urbanismo no suponen un problema tan grande como en ciudades mayores, siendo sistemas más equilibrados territorialmente en donde el centro histórico sigue teniendo interés. Además, estas ciudades medias, a priori, realizan una mejor gestión de los recursos al ser los problemas de menor escala y complejidad.

Una ciudad media española como Pamplona (**2-F12**) se ha extendido durante los últimos 50 años mediante barrios ordenadamente organizados radialmente a su fortaleza renacentista, unidos entre sí por un anillo exterior. El anillo exterior se ha declarado parque agrícola, protegido del desarrollo futuro.

Friburgo quizás sea el mejor ejemplo en Europa de urbanismo sostenible, teniendo en cuenta un transporte público de uso mayoritario, zonas peatonales, fomento del uso de bicicletas e incentivos para las energías renovables.

El fenómeno del Eurosprawl es al mismo tiempo un problema y una oportunidad. Desde un punto de vista social ha provocado al ciudadano dejar de pensar en la pertenencia a un todo urbano, al civismo en favor del individualismo. Por otro lado ha proporcionado oportunidades de movilidad y por tanto a la localización de la vivienda y el trabajo.

Estas periferias difusas, debidas a su reciente implantación, mucho más aún la de los “resorts” en la Región de Murcia, son más fácilmente reestructurados y más proclives a adoptar nuevas tendencias tales como los parques agrícolas, las cubiertas fotovoltaicas, proyectos de biomasa y muchas más propuestas innovadoras.

Si el Eurosprawl es capaz de adquirir cierta convicción ideológica, sería posible definir un nuevo tipo de urbanismo, bello, de nuevos lazos con la ciudadanía y sostenibilidad⁴. En este aspecto las ciudades Medias son más proclives a crear los espacios de pensamiento necesarios para acoger estas ideas, tal es el caso de la Región de Murcia y Alicante.

1. Randstad, del neerlandés *rand*:borde y *stad*:ciudad. Es el nombre que recibe la mayor conurbación de los Países Bajos, a su vez una de las mayores de Europa. Wikipedia

2. Datos del 01.01.2006, tomados del informe estadístico de población. Holanda

3. Datos INE 2008

4. Ingersoll, Richard. “Eurosprawl”. 2006

2.1.3.2 Implicaciones del Modelo Disperso frente al Compacto

En los años precedentes a la crisis económica los diferentes agentes responsables de transformar los territorios en el mundo desarrollado, han tendido a que las ciudades ocupen regiones enteras.

En España, regiones como Murcia han iniciado la expansión urbanística en su territorio, mayoritariamente poco densificado, en comparación por ejemplo con Alicante. Aunque como se ha explicado en el punto anterior, la problemática del urbanismo difuso es mucho menor en las ciudades medias que en las grandes urbes, conviene confrontar el modelo disperso con el compacto debido a que actualmente la convivencia de ambos es necesaria al tiempo que la gestión de las áreas metropolitanas supera cada vez más el ámbito municipal atendiendo a relaciones territoriales más complejas y amplias.

El comercio y la energía circulante desde el tercer mundo al mundo occidental está teniendo consecuencias diversas, unas ligadas a la sobreexplotación y deterioro ambiental de los lugares explotados, generando crecientes movimientos de refugiados “medioambientales” y otras a la prohibición de migrar a Occidente a las personas y no a los recursos.

La zonificación en el territorio supone que la mayor parte de - desplazamientos deban hacerse con medios motorizados, especialmente en vehículo privado. Esta forma de proceder, multiplica el consumo del suelo, de energía y materiales.

Los modelos de movilidad de las ciudades difusas obligan a que recaiga en el coche el mayor número de desplazamientos diarios en relación al conjunto de viajes hechos con el resto de modos de transporte.

Son muchas las ciudades donde los desplazamientos en coche superan el 80% del total de los viajes diarios. Estos desplazamientos en coche tienen una ocupación media de 1,2 pasajeros. La potencia energética de un coche mediano es de unos 73 kw, lo cual representa una potencia de más de 600 veces superior a la potencia energética de una persona humana que no supera los 150 w¹. Realizar cualquier tarea propia de la vida ciudadana en coche supone un consumo energético varios cientos de veces superior a realizarla a pie. Por otro lado, la energía empleada yendo a pie es energía renovable que no aumenta la entropía, y la energía utilizada en el vehículo es no renovable (combustibles fósiles) y de impacto considerable en los sistemas de la tierra.

Sería necesario, pues, articular estrategias y modelos de movilidad que buscasen la proximidad de usos y funciones urbanas de manera que los desplazamientos peatonales y el transporte público aumentasen en relación a los porcentajes actuales.

1. Rueda, Salvador. “Los costes ambientales de los modelos urbanos dispersos”. 2001.p.26

Por otra parte, la energía que se consume en las viviendas unifamiliares aisladas es mayor que el consumo de otras tipologías edificatorias. La vivienda unifamiliar se expone al menos a dos orientaciones, lo que representa un mayor consumo energético tanto en período invernal como estival. Se añade, también, el aumento del techo edificado por unidad de vivienda, lo cual implica un aumento del volumen a calefactar o refrigerar, respecto de los volúmenes de otras tipologías de vivienda.

El mantenimiento de las infraestructuras es creciente en la medida en que crece el modelo de ciudad difusa. Los costes crecen de manera proporcional e inicialmente, es factible pagarlas con las plusvalías de crecimiento, ahora bien, cuando el modelo sature el territorio son muchos los interrogantes que surgen. En otros lugares más maduros en el proceso, tienen hoy verdaderos problemas financieros para pagar el mantenimiento de las infraestructuras.

Los problemas ambientales que genera el movimiento de vehículos privados desde la periferia (lugar de residencia) al centro (lugar de trabajo) son amplios y nefastos para los intereses de un modelo de ciudad compacta y compleja.

De entrada, contribuye significativamente a ocupar la mayor parte del espacio público para uso del automóvil.

“Diversos estudios han puesto de manifiesto que el nivel de interacción social y el sentimiento de comunidad de los vecinos en una calle determinada, es inversamente proporcional a la cantidad de tránsito que pasa por ella. La cohesión social se resiente por esta causa, y cuando la cohesión disminuye entran en escena procesos indeseables relacionados con la convivencia y la prioridad de criterios individualistas, insolidarios e intolerantes¹”

Con la tecnología actual, en teoría, podríamos realizar la mayor parte de los contactos, intercambios, y comunicaciones sin necesidad del contacto personal cara a cara. Resulta, sin embargo, que diversos estudios sobre la materia demuestran que en lugar de disminuir los contactos personales, las nuevas tecnologías son generadoras, contrariamente, de un número de contactos cara a cara todavía más grande que sin la existencia de éstos. Por tanto, la supuesta desvinculación del espacio en el momento de construir la ciudad se salda, necesariamente, con un número de viajes motorizados mucho mayor, viajes que tienen que recorrer cada vez más distancia a más velocidad. La generalización de esta forma de proceder satura la red de movilidad y a la factura energética se ha de añadir también la factura de tiempo

El coste indirecto del modelo disperso sobre la ciudad compacta es elevado y lo han de pagar los que viven en ella, no los que acuden a la misma. Este hecho es contraproducente para los propios intereses de la ciudad que deberá aumentar los impuestos sobre los residentes.

1. Rueda, Salvador. “Los costes ambientales de los modelos urbanos dispersos”. 2001.p.27



2-F13
Los Angeles, California
Imagen de ESA, Observing the Earth

La tendencia actual de producir ciudad separa los grupos sociales atendiendo a su renta, etnia, raza o religión; también los separa según la función. En nuestras ciudades la segregación por rentas es el motivo principal y más extenso, aunque de un tiempo a esta parte la llegada de inmigrantes, sobre todo de África, está suponiendo nuevos escenarios de segregación.

Las extensas ciudades de Estados Unidos, con sus guetos del centro, zonas dormitorio para las rentas medias estrechamente vigiladas por la policía, centros comerciales y parques de negocios, presentan con la máxima claridad esta tendencia divisoria. El escritor californiano Mike Davis describe cómo Los Ángeles (**2-F13**), escenario de diversos disturbios en las últimas décadas, se ha vuelto cada vez más segregada, incluso militarizada¹.

Empezando por los alrededores, encontramos el *Toxic Ring*, el Círculo Tóxico, un anillo gigante de vertederos de basuras, de residuos radioactivos y de industrias contaminantes.

Hacia el centro se pasa por los suburbios residenciales denominados cercados, con seguridad privada, y una zona de viviendas de clase media-baja con patrullas vecinales, hasta que se llega al área del centro, de fuego a discreción, de guetos y bandas. Finalmente, detrás de esta zona de entrada prohibida se encuentra la zona de negocios. En ciertas partes de esta zona, cámaras de televisión y dispositivos de seguridad vigilan a cualquier peatón que pasa. Pulsando un botón se intercepta el paso, se activan pantallas a prueba de bala, se bajan persianas a prueba de bomba. La aparición de un "individuo inadecuado" dispara un pánico silencioso. Cámaras de vídeo giran sobre sus soportes. Guardias de seguridad se ajustan los cinturones. Ha emergido un nuevo tipo de ciudadela que no solo se defiende con barreras físicas, altos cercados, alambre espinoso y puertas impresionantes sino, cada vez más, con dispositivos electrónicos¹.

En Los Ángeles el coche se ha convertido en la fortaleza móvil, aumentando cada día más el número de vehículos con ventanas ahumadas, cristales a prueba de bala y cierre centralizado.

Nuestras ciudades no han llegado tan lejos pero la tendencia se manifiesta de manera inexorable. Estamos asistiendo a una retirada hacia la periferia de gente de renta diferente que ocupa un lugar en "su" urbanización tipo y a un proceso de degradación de los centros históricos con un aumento creciente de gente pobre, ciudadanos que no se han podido ir o de recién llegados sin nada, buscando una nueva vida. Estos procesos van acompañados de una creciente seguridad privada y de un creciente aumento del transporte privado.

1. Rogers, Richard. "Ciudades para un pequeño planeta". 1995



"[...] el modelo de ciudad mediterránea, compacta y compleja el espacio público, la ciudad cobra su máximo sentido si vamos andando. El modelo territorial complementario de la ciudad compacta está conformado por un mosaico de áreas agrícolas, forestales, de pasto y de conexión: márgenes, cercados vegetales, acequias, riachuelos, ríos, etc y sus correspondientes pasillos vegetales y, en medio, la ciudad compacta y compleja [...]"

"Hacer más ciudad y, a la vez, más campo, sería la síntesis de los dos modelos, el urbano y el territorial. La experiencia demuestra que estos dos modelos pueden mantenerse y desarrollarse si el modelo de movilidad potencia la configuración de nodos o núcleos, cerrando el paso a la dispersión urbana"

Cada día son más los que consideran que es necesario crear una red polinuclear de ciudades compactas donde el campo sea campo y la ciudad, ciudad.

"La pieza clave de cualquier plan, la que determina, sin duda, la configuración final del territorio, es el modelo de movilidad escogido"

Debe decirse que las soluciones de transporte basadas en el vehículo privado y en una red tupida de carreteras y vías segregadas, acaban embadurnando el territorio. Por contra, los modelos basados en el transporte público crean nodos.

La implantación de nuevos usos en el territorio tendría que ir acompañada, como condición sine qua non, de la infraestructura de movilidad ferroviaria adecuada, en línea a como lo plantean los daneses, en el desarrollo de Copenhague (**2-F14**) y los holandeses. Como las vías tienen una estructura lineal es necesario determinar cuáles son los nodos que se potencian y cuáles servirán para coser, estructurar y compactar el actual desenfreno urbano. La definición de la red ferroviaria puede ayudar a estructurar de manera ortogonal el territorio, determinando cuáles son las áreas urbanizables que encajan con la red y el modelo y cuáles han de ser desclasificados o, en su caso, denegar las solicitudes de localización.

El refuerzo del carácter polinuclear del modelo de implantación urbana requiere crear nuevas centralidades en las tramas de baja densidad mediante la introducción de actividades adecuadas y la propuesta de densidades más altas en áreas determinadas.

Paralelamente deberá ahondarse en la rehabilitación de las tramas urbanas centrales, la estructuración y densificación de los tejidos urbanos periféricos y mantener las áreas urbanas aisladas básicamente como segunda residencia.

Las propuestas de planificación que consideran la matriz de espacios libres como organizadores del territorio, sin tener en cuenta o, mejor, proponiendo una red tupida de vías para el vehículo privado, son papel mojado puesto que, como se ha demostrado, la insularización que genera la red en los espacios libres hace inviable la intención y el papel de organización territorial que se le quiere otorgar.

1. Rueda, Salvador. "Los costes ambientales de los modelos urbanos dispersos". 2001.p.30

2. Rueda, Salvador. "Los costes ambientales de los modelos urbanos dispersos". 2001.p.31

Cuando el modelo se acomoda a la idea de crear más campo y más ciudad con una red de movilidad en consonancia, entonces sí que se puede dar a los espacios libres el papel de matriz organizadora del territorio.

Un nivel de compacidad razonable, que considera a la vez el conjunto de variables que dan coherencia a una ciudad más “sostenible”, permite una proximidad de usos y funciones suficiente para desarrollar un modelo de movilidad basado en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Un modelo de transporte que supondría dejar libre buena parte del espacio público, hoy ocupado por los vehículos privados, y una mejora de la calidad ambiental, disminuyendo el ruido y la contaminación atmosférica, a la vez que se reduciría significativamente el consumo de energía por esta causa.

Huir de la especialización funcional del territorio y buscar la mixticidad de usos y funciones tendría que ser uno de los criterios básicos de planificación. En el conjunto de la actividad económica se prevé el crecimiento del sector terciario, lo cual abre unas expectativas inmejorables para incluirla en la trama urbana densa, orientándola, en su caso, hacia la centralización de áreas que hoy no están estructuradas. De la misma manera, la actual corriente de descentralización y desmenuzamiento de la actividad productiva, con la incorporación de tecnologías limpias, va a favor de la implantación, en la trama urbana, de todas aquellas actividades compatibles con otros usos y funciones urbanas, potenciando la mixticidad y, en consecuencia, la complejidad.

En sentido contrario, debería controlar la implantación de actividades que debilitasen la complejidad urbana, en especial aquellas que potencien el modelo de ciudad difusa. Las grandes superficies comerciales periféricas se benefician de la no asunción de externalidades que, de hacerlo, no les permitirían mantenerse.

2.1.3.3 La Región Urbana

La existencia de núcleos urbanos sobre la que cualquier modelo de crecimiento urbanístico debe apoyarse es un elemento de partida fundamental para lograr un modelo equilibrado. En el caso de la esta investigación encontramos situaciones en los que un gran número de resorts literalmente “rodean” núcleos como el de Sucina, que pese a tener pequeña entidad, en el futuro se prevé tendrá un importante papel como núcleo pedáneo administrativo y como referente histórico que enriquezca al conjunto, ya que pese a la vocación independiente de los resorts, lo más lógico es que constituyan un área urbanizado complejo y de interacciones socioeconómicas. Los resorts siempre recurrirán a los núcleos urbanos consolidados más cercanos para compensar las carencias propias del tipo comercial, administrativo, sanitario o cultural.



2-F15
Cartagena, Murcia – Elche, Alicante
Google Earth 2010

Si bien el umbral de población en la zona de estudio está muy lejos de las áreas metropolitanas que se han citado (Megápolis Padana, Randstad holandés, etc), si ampliamos el encuadre, la línea Alicante, Elche, Murcia, y Cartagena (**2-F15**) con prolongaciones hacia Almería, observamos una red de ciudades medias jerarquizadas de importante dinamismo económico.

La urbanización regionalizada y el paso de aglomeraciones metropolitanas a regiones urbanas con un gran centro que articula una red de centros pequeños y medianos (o un sistema de ciudades relativamente equilibrado como en el centro de Italia o en el País Vasco) se posicionan cada vez más, como actores en la vida política, económica y cultural nacional e internacional.

Y en esta ciudad, o mejor dicho en cada una de ellas, conviven tres tipos de ciudadanos, los que residen, los que la usan de manera cotidiana sin vivir en ellas y los terceros, que son los usuarios intermitentes o eventuales, los que acuden para consumir, para acceder a determinados servicios, por ocio, que pueden representar tanto una población flotante regular y previsible, como una población esporádica y aleatoria (por ejemplo la que procede del turismo, la que asiste a eventos culturales o deportivos, a congresos y convenciones, etc.).

La región urbana, la ciudad de ciudades, es un sistema fuertemente articulado en el marco en el cual se puede dar una movilidad cotidiana significativa, pero discontinua territorialmente. En unos casos existe una centralidad indiscutible de la gran ciudad, es el caso de Barcelona en Cataluña, mientras que la enorme fuerza de Madrid en su región la aproxima más al modelo de aglomeración, en tanto que París es ambas cosas a la vez. En otros casos el sistema es más equilibrado, sin que ello sea un juicio de valor, como pueden ser los triángulos de Asturias (Oviedo, Gijón, Avilés) o del País Vasco (Bilbao-San Sebastián-Vitoria) o el eje urbano gallego (de Vigo a El Ferrol, con Pontevedra, Santiago y A Coruña).

En Europa el citado Ramstad holandés, el Rhin-Rhur alemán o la “terza Italia” del centro de la península, son ejemplos muy visibles de esta escala urbana que se ha desarrollado en la segunda mitad del siglo XX.

La realidad de la Región de Murcia en el Padrón del 2009 presenta a Murcia ciudad (436.000 habitantes) y Cartagena (230.000) como los únicos que rebasan los 100.000 habitantes. En un futuro no lejano no es descabellado pensar que esta cifra la alcanzarán hasta 12 municipios, tendiendo hacia un modelo de Región Urbana a lo largo de los ejes Cartagena-Alicante y un desarrollo importante del eje Murcia-Almería, rebasando límites regionales y políticos para formar conglomerados urbanos que se extienden en áreas de influencia mayores al meramente administrativo.

Esta ciudad futura que se construye hoy se desarrolla con algunos elementos comunes que cita Jordi Borja¹ como son:

- La construcción progresiva de un territorio urbano basado en redes (físicas y virtuales) caracterizado por la discontinuidad, por la diversidad de centralidades y de movilidades, por la multiplicidad de temporalidades en los usos de la ciudad, por la heterogeneidad de núcleos de población (ciudades de distinta talla e historia, municipios y entidades intermedias que se solapan, mezclas de poblaciones residentes y poblaciones usuarias) y por la alternancia entre zonas densas y zonas difusas.
- Los sistemas de gobierno y de planificación y la gestión de los programas y de los servicios públicos no pueden organizarse o diseñarse según los modelos administrativos tradicionales, por lo cual aparecen nuevos conceptos e instrumentos como la planificación estratégica, la contractualización de las relaciones interinstitucionales, la cooperación público-privada, la gestión social, la participación deliberativa, etc.
- Nuevas fracturas y desigualdades sociales se añaden a las existentes. Se crean colectivos sociales excluidos territorialmente debido a la fragmentación y a la privatización de los espacios urbanos y a la desigualdad ante la movilidad, la fractura “digital” entre las áreas bien conectadas telemáticamente (y los sectores sociales que disponen de los medios para usar las actuales “tics”, tecnologías de información y comunicación) y el resto, los caídos de la vieja economía o los “out” respecto a las nuevas demandas del mercado, las poblaciones atraídas por el auge de las regiones urbanas “globalizadas” y que sufren múltiples discriminaciones (el efecto “llamada” no es producto de una legislación más o menos permisiva sino de la atracción de los niveles de vida o de consumo que los medios de comunicación o la movilidad de las poblaciones difunden)
- Las nuevas políticas urbanas, el hacer ciudad en esta tercera dimensión, es hoy un reto comparable a lo que fue el plantear la ciudad renacentista como expansión de los burgos medievales o el salto a la ciudad industrial y metropolitana respecto a la anterior. Se ha podido calificar este salto de “revolución urbana”. Es un salto de escala que exige modelos nuevos, aunque en esta fase, como ocurre siempre en el inicio de un periodo de cambio se tienden a reproducir los viejos, sean los de la ciudad densa o los de la ciudad jardín, los del zoning o los del hábitat rural, los rascacielos en el campo o los viejos núcleos renovados. Esta ciudad plantea nuevos desafíos de oferta competitiva para la actividad económica, de cohesión social, de gobernabilidad y de sostenibilidad. Pero previamente debemos saber cómo es la sociedad urbana, qué nuevos comportamientos se dan en la relación población-territorio para construir las respuestas adecuadas, que pueden apoyarse en unos comportamientos o aspiraciones de la colectividad y contrariar otros, pero tenerlos en cuenta todos.

1. Borja, Jordi et al. “Informe sobre la gobernabilidad de las áreas metropolitanas en el mundo”. Urban Technology Consulting, 2003.p.p 16,17.

La cultura del proyecto urbano hoy no es el hacer productos urbanos como piezas desarticuladas sino elementos de ciudad que construyen un puzle significativo.

La expresión física de la ciudad emergente expresa esta realidad contradictoria (difusa, fragmentada, privatizada).

Las formas urbanas de la ciudad actual se caracteriza a la vez por¹:

- La concentración y por la dispersión (la ciudad densa y la ciudad difusa), coexistencia de ciudad clásica con sus centros históricos, barrios que mezclan usos y poblaciones, con todo tipo de productos monofuncionales y aislados, de tramas y usos muy diversos (parques empresariales de rascacielos separados, zonas logísticas, conjuntos residenciales apretados en medio del campo, áreas comerciales, etc.
- La integración y por la fragmentación (mixtura social y funcional y segregación por usos y por grupos socio-culturales), que se corresponde sólo en parte con la dicotomía anterior, en este caso intervienen factores como el diseño de los ejes viarios y el rol que se atribuye al transporte privado, la orientación de las políticas públicas locales y las culturas cívicas dominantes.
- La privatización de la vida social urbana (grandes centros comerciales y lúdicos o parques temáticos, barrios cerrados y homogéneos) y por la revalorización del espacio público (como elemento de calidad de vida y de cohesión socio-cultural).

Existen numerosos cambios en la vida social urbana entre las que destacan, la diversidad de territorios, de movilidades, de tiempos, de relaciones sociales y de identidades en las ciudades y regiones urbanas.

Los territorios de las poblaciones urbanas se diversifican: ni los miembros de la misma clase social ni de la misma familia ni del mismo barrio ni del mismo sector de la actividad económica se vinculan al mismo territorio, incluso cada individuo se relaciona con una diversidad de territorios y es frecuente que ni el barrio ni el área donde desarrolla su actividad laboral sean los territorios que más le importan.

El ámbito local o vecinal ya no es el lugar necesario para las relaciones personales, el consumo, el trabajo, el ocio, la actividad política o religiosa. Cada individuo tiende a construirse su territorio local, perdiendo quizás importancia las comunidades locales

La movilidad obligada residencia-trabajo es una parte minoritaria de la movilidad cotidiana real, las movilidades erráticas, individuales, vinculadas a diversidad de actividades son difícilmente planificables por parte de los servicios públicos colectivos.

La movilidad se ha convertido hoy en un paradigma teórico de las libertades urbanas y en un mecanismo real de discriminación.

1. Borja, Jordi et al. "Informe sobre la gobernabilidad de las áreas metropolitanas en el mundo". Urban Technology Consulting, 2003.p.p 19,20.

Los tiempos de uso social de la ciudad se diversifican, por género, edad, días de la semana o por tipo de actividad. La ciudad tiende a funcionar 24 horas al día, lo cual agudiza conflictos sobre los usos del espacio público, requiere una gran flexibilidad de las ofertas, acentúa las desigualdades intrageneracionales e intergeneracionales, los tiempos de la ciudad es hoy uno de los grandes temas que desafían al urbanismo.

Afirmar que la ciudad mediterránea compacta y diversa, multifuncional y heterogénea puede constituir un modelo con una buena base para dirigirse hacia la sostenibilidad, no invalida la proposición de otros modelos urbanos que también puedan conseguirlo. Podría pensarse en la configuración de una red de núcleos urbanos de tamaño medio o incluso de una red más extensa de núcleos urbanos de tamaño reducido, todos ellos bien adaptados al aprovechamiento sostenible de los recursos locales. Estas configuraciones se han desarrollado durante siglos en la geografía española. Los núcleos urbanos (aldeas) gallegos o asturianos, los pueblos andaluces o las ciudades de tipo medio castellanas o extremeñas, etc. se han mantenido en el tiempo contando para su supervivencia con los excedentes que les proporcionaban los sistemas rurales y naturales del entorno.

La tendencia de la conurbación actual, sigue una estrategia ligada a la cantidad, al consumo de ingentes cantidades de suelo, de energía y de materiales, entendiendo que las unidades de información que entran en sistemas mayores gozan de ventajas. Ahora bien, esta estrategia se ha mostrado globalmente insostenible, e incluso en ocasiones también lo es localmente cuando la estrategia del aumento cuantitativo ocasiona deterioros tales en su entorno que repercuten en pérdidas de calidad interna que merman su competitividad y sus posibles aumentos de diversidad y ganancias de estructura.

La estrategia de aumentar la complejidad, sin necesidad de aumentar substancialmente el consumo de materiales, suelo y energía es la alternativa al actual modelo, que basa su competitividad en aumentar la periferia disipativa.

Los espacios verdes, los equipamientos, los servicios y los transportes públicos han de ser accesibles, han de estar a una distancia-tiempo mínima para vencer la distancia psicológica que todos tenemos y que, de lo contrario, no facilita su uso.

De todo lo expuesto no se deduce un modelo urbano concreto, los responsables políticos y técnicos y los actores sociales y económicos tienen un margen importante para elegir, puesto que hay diversas soluciones formales al mismo desafío u objetivo y se pueden priorizar unas tendencias o unas demandas u otras. El desarrollo de la ciudad tiene mucho de imprevisible y no es práctico imponer modelos infalibles sino con la suficiente flexibilidad como para poder adaptarse a los cambios del momento.



2-F16

Ordenación de Marina de Cope
Google Earth 2010 y plano de ordenación

2.1.4 Previsiones de los Planeamientos Generales

La Ley del Suelo de la Región de Murcia en el año 2001 y dentro del contexto de la ley Estatal 6/98, tiene carácter liberalizador, respetando el llamado “pacto local” por lo que reconoce la madurez de los Ayuntamientos para ejercer plenamente las competencias urbanísticas.

Esta ley supuso múltiples oportunidades para el fomento de esta oferta turística en particular, los resorts y encuentra un extraordinario apoyo en las Directrices para la Ordenación Territorial del Litoral (DOTL), que nacen de la Consejería de Turismo pero son tramitadas en Ordenación del Territorio.

Las DOTL señalan las partes de Ordenación Territorial y a través del Plan se concretan actuaciones de desarrollo como la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope (**2F-16**), la única aprobada hasta el 2009 y la de Portman.

Marina de Cope es una propuesta integral náutico-deportiva en primera línea de mar, que abarca más de 2.115 ha, contando con puerto, campos de golf, 11.000 viviendas y 23.000 plazas hoteleras.

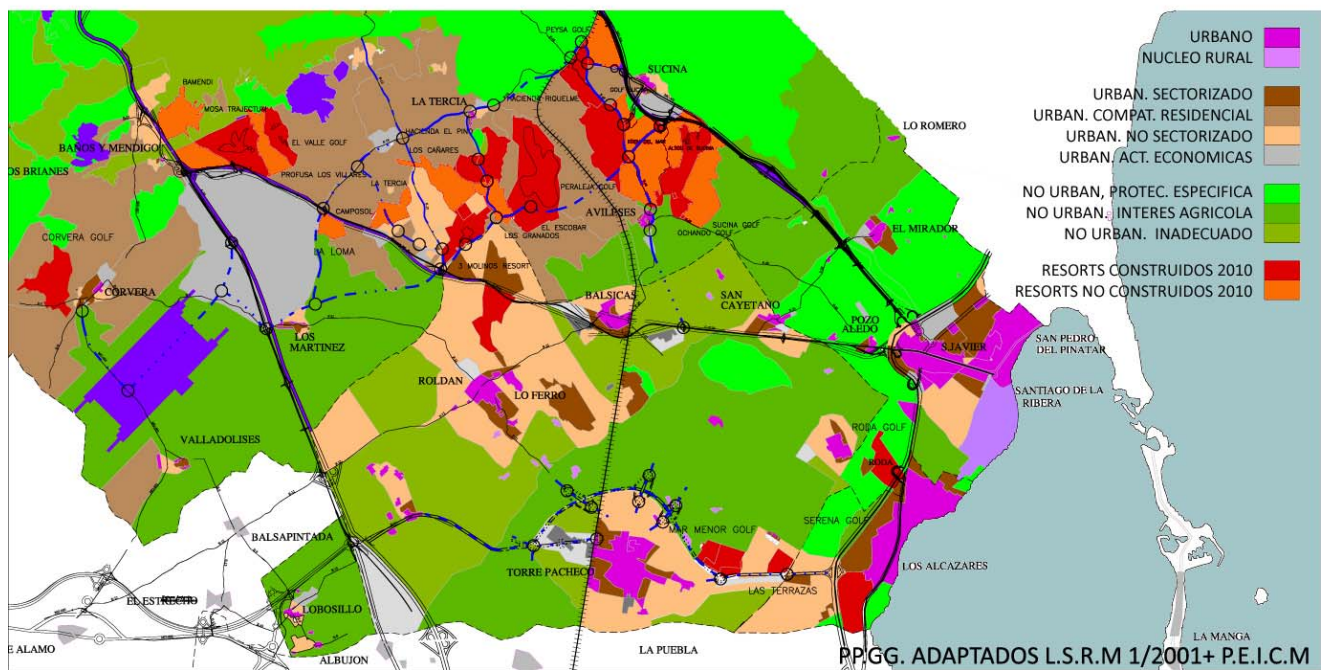
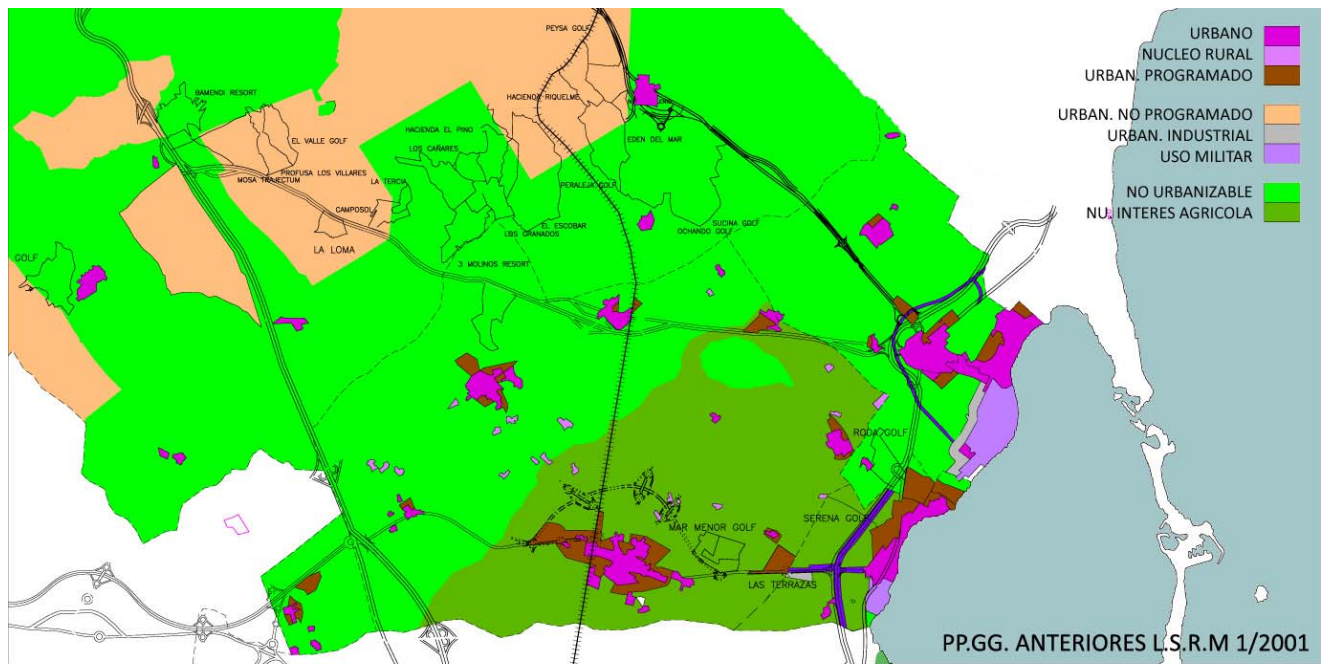
Las Actuaciones de Interés Regional (AIR), son instrumentos excepcionales para iniciativas que superan el ámbito municipal y que se consideran como beneficiosas para la Región, este es el caso de los “resorts”, pudiéndose aplicar allí donde surja un proyecto turístico de gran interés, bien de iniciativa pública o privada.

Para el resto del territorio se fijan directrices o criterios de desarrollo tales como:

- Reserva turística (20-25% de aprovechamiento)
- Preservación de 500 m del litoral suroccidental para uso turístico
- Preservación de suelos protegidos

Observando los diferentes planos de Ordenación y el desarrollo alcanzado en los últimos años cabe destacar numerosas observaciones de las que se obtendrán conclusiones varias. De manera inicial se puede señalar:

- Entre planeamientos generales (normas subsidiarias y planes generales) del ámbito de estudio (Murcia, Torre Pacheco, Los Alcázares y San Javier) anteriores y adaptados a la L.S.R.M 1/2001 llegan a transcurrir hasta 30 años. Durante ese tiempo se han construido y planeado numerosas e importantes vías de alta capacidad. La AP-7 que une Cartagena con Alicante, la RM-19 que enlaza la A-30 con el Mar Menor.



2-F17

Comparativa de Planeamientos Generales Murcia (campo Sur), Torre Pacheco, Los Alcázares y San Javier
Elaboración propia a partir de la unificación de los distintos Planeamientos Generales

Estas nuevas infraestructuras son ya vitales, en la misma línea se prevén vías de alta capacidad como la RM-313 por Torre Pacheco, RM-301 en San Javier, Sucina, Murcia así como los diferentes enlaces y variantes de conexión a los “resorts” previstos por el Plan Especial de Infraestructuras Viarias del Campo de Murcia PEIVCM. Prevén al menos una correcta capacidad al progresivo aumento de población en la zona del Mar Menor.

Además el aeropuerto de Corvera dotará de unas instalaciones con la dimensión y capacidad adecuadas a la realidad del desarrollo turístico de Murcia, dedicándose exclusivamente a la aviación comercial y no dependiendo en cierta medida del aeropuerto de Alicante.

Las instalaciones de Depuración son igualmente importantes, garantizando para cada nueva urbanización una reutilización para riego de las aguas residuales. En ese apartado son numerosos los ejemplos de Resorts ya construidos con sus sistemas de riego y depuración autorizados por la Confederación Hidrográfica del Segura. *(ver punto 2.1.2.3 Gestión medio ambiental de los campos de golf en España)*

- Mención aparte merece la implantación del tren de Alta Velocidad cuya variante Murcia-Cartagena aún no está decidida, en donde sin embargo ha tomado fuerza la acertada propuesta de conexión con el aeropuerto de Corvera en lugar de continuar el trazado anterior. De ser así se dispondría de un intercambiador modal Aeropuerto-TAV de enorme importancia. La actual línea férrea Murcia-Cartagena se destinaría a mercancías, pudiendo además constituir un tren de cercanías que vertebrase el ámbito de estudio y lo conectase a los núcleos urbanos principales que más adelante propondré.
- El suelo urbanizable aumenta ampliamente entre el planeamiento antiguo y el actual. Alrededor de los principales núcleos urbanos, en previsión de su desarrollo, siendo en suelo agrícola donde principalmente en la zona de La Tercia, Sucina y Avileses se define la llamada tolerancia de usos turístico-residenciales con edificabilidades brutas reducidas *(ver PGMO de Murcia)*
- Lo que en planeamiento anterior se denominaba como Suelo No Urbanizable, ahora se matiza diferenciando los cultivos de regadío, espacios naturales o simplemente Inadecuado. El regadío murciano aunque con numerosas incertidumbres sigue representado un valor seguro del PIB regional, siendo por tanto fundamental insistir en su protección.

	ADAPTADO L.S.R.M 1/2001	VIGENTE
MURCIA	PGMO .2001 Aprob. Definitiva	*PGMO 2001
TORRE PACHECO	PGMO 2005 Aprob. Inicial	NNSS 1995
LOS ALCÁZARES	PGMO 2004 Aprob. Inicial	NNSS 1986
SAN JAVIER	PGMO 2006 Aprob. Inicial	NNSS 1989

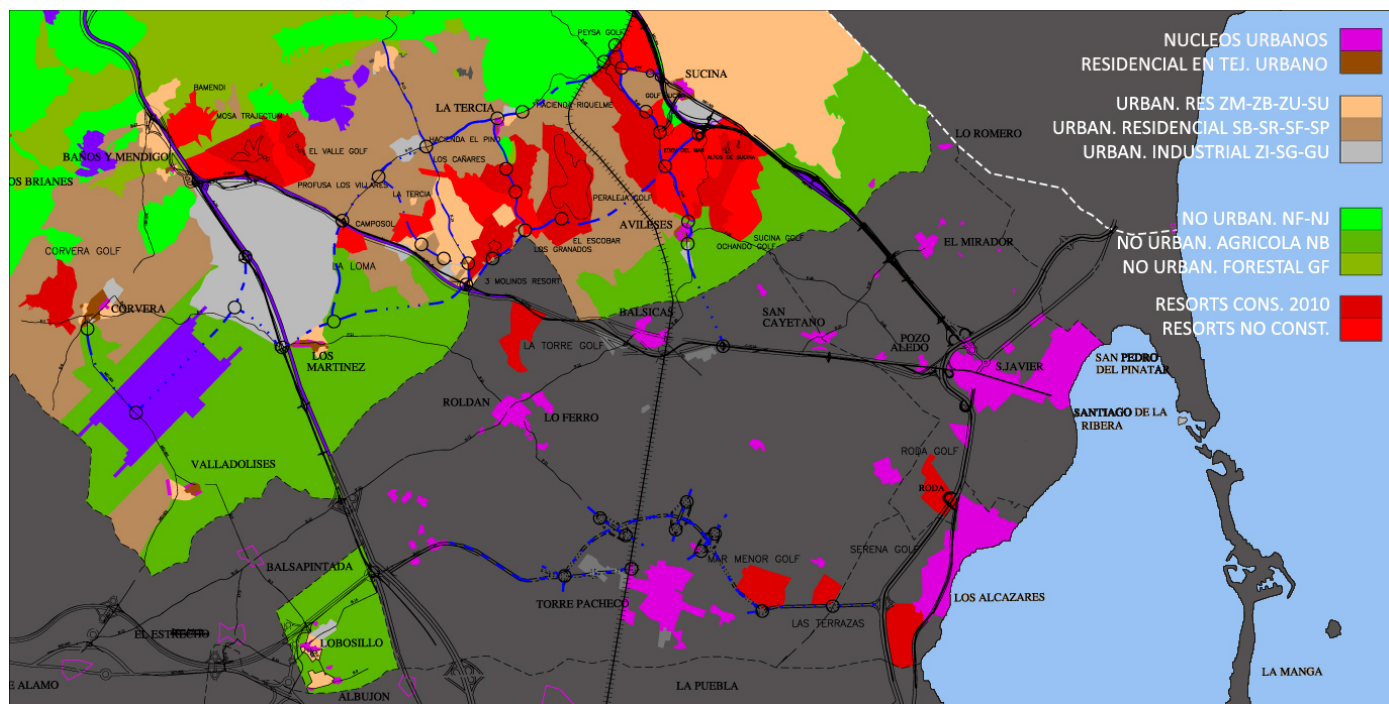
Tal y como se ha definido el ámbito de estudio comprende los municipios de Torre Pacheco, Los Alcázares, San Javier y parcialmente el de Murcia, en la parte correspondiente al denominado Campo de Murcia, entre la autovía del Mar Menor RM-19 y Sierra de Carrascoy.

A excepción del Plan General Municipal de Ordenación de Murcia (PGMO), que fue aprobado definitivamente en el año 2001 y adaptado en el 2003 a la Ley del Suelo de la Región de Murcia, el resto de planes todavía se encuentran en diferente fase de aprobación.

Además el Plan Especial de Infraestructuras del Campo de Murcia (PEIVCM) pretende dotar de infraestructuras energéticas, de telecomunicaciones y viarias a gran parte del ámbito de estudio.

Aunque la gran mayoría de resorts se concentran en el Campo de Murcia también cabe analizar el resto de planes de ordenación municipales ya que al margen de divisiones administrativas, tal y como se ha mencionado con anterioridad el futuro de los territorios urbanizados depende de una correcta gestión que trascienda a dichas divisiones, tratando el ámbito de estudio a la hora de plantear propuestas de futuro, de manera global con importantes implicaciones en el Eje Murcia-Cartagena.

1



2

MURCIA. CAMPO SUR

		PGMO 2003		
		ha	%	
URBANO		71	0,2%	0,2%
URBANIZABLE SECT.	RESIDENCIAL	7.533	22,6%	54,0%
	ACT. ECONOM.	2.175	6,5%	
URBANIZABLE NO SECT.		8.272	24,9%	
NO URBANIZABLE	AGRICOLA INT.	8.885	26,7%	45,8%
	PROT. NATURAL	3.592	10,8%	
	FORESTAL PROT	2.749	8,3%	
		33.277		

2-F19

. (1) PGMO MURCIA vigente en zona de estudio. (2) porcentajes del uso del suelo
Elaboración propia según PGMO

2.1.4.1 PGMO Murcia y PEIVCM Campo de Murcia

En el Campo del Sur del término municipal, el nuevo Plan General superpone dos planteamientos perfectamente compatibles.

En primer lugar, se definen áreas de crecimiento residencial en los cascos urbanos de las distintas pedanías y áreas de crecimiento industrial en las más grandes, en proporción superior al nivel medio municipal, ya que prevé que el dinamismo notable que experimentan las poblaciones del Campo del Mar Menor se extienda progresivamente hacia término de Murcia.

Paralelamente se determinan las mejoras imprescindibles en la red de carreteras: variantes de travesía (Corvera, Los Martínez, Valladolides, Lobosillo y Los Conesas, La Tercia, Sucina y Casa Blanca, Avilese), y tramos que faltan para completar la trama básica del Campo (trazado directo Sucina-La Tercia y tramo entre autovías para completar La Tercia-Corvera; mejora del enlace de Valladolides; conexión de Lobosillo con el futuro eje Fuente Alamo-Torre Pacheco, por la General Electric).

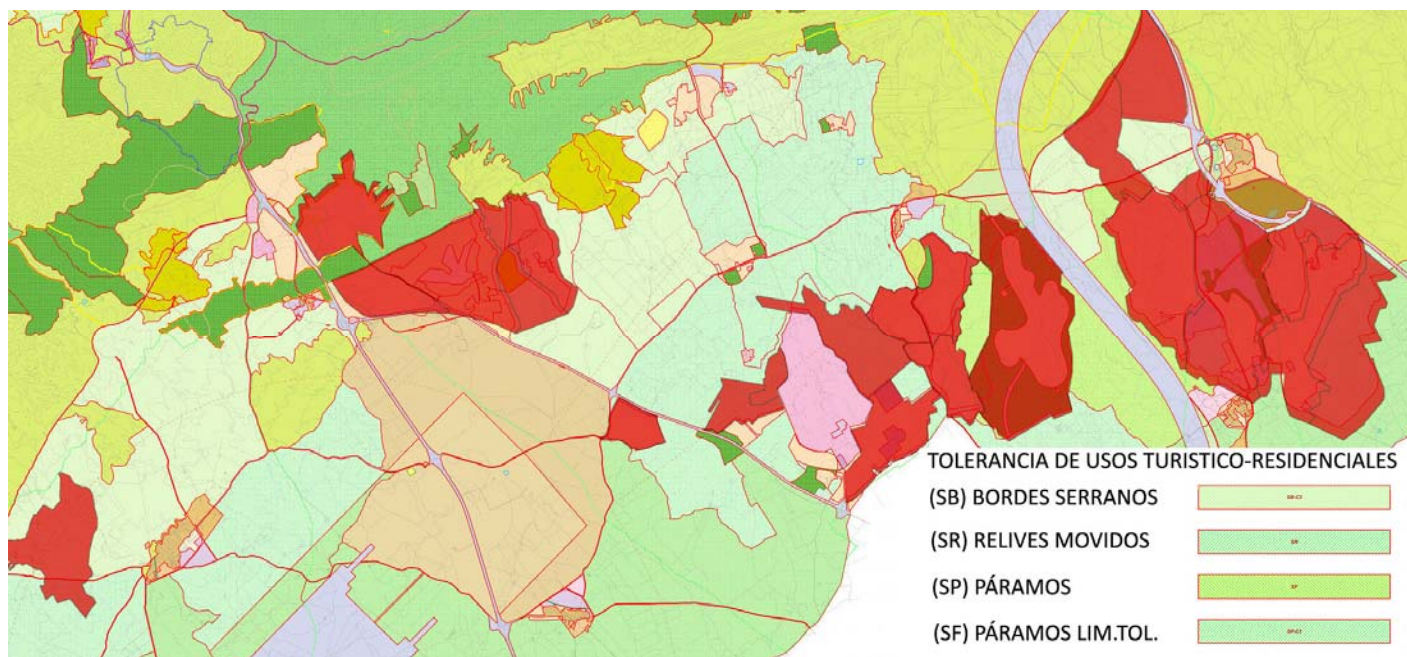
En segundo lugar, se establecen las condiciones para la posible transformación urbanística de extensas áreas apropiadas para tal efecto. Estos posibles desarrollos no pueden ser predeterminados, y por ello el Plan los encauza de acuerdo al régimen del Suelo Urbanizable Sin Sectorizar, asignado a espacios muy amplios con distintas modalidades de desarrollo específicamente adaptadas al terreno, donde el juego de las distintas iniciativas seleccionará los terrenos que hayan de transformarse.

Habrà lugar para operaciones turístico-residenciales de calidad y baja densidad, más bien en cotas altas, cuyo desarrollo se condicionará a la mejora paisajística del entorno; y para implantaciones de actividad económica estratégicamente situadas junto a los grandes ejes viarios. En todo caso y según la Ley del Suelo de la Región de Murcia, el área destinada a conservación y mejora ambiental es una superficie del 25% del ámbito total de la actuación. Tal y como veremos en el análisis de cada uno de los "Resorts" este porcentaje es ampliamente superado.

Las modalidades contempladas en el Campo del Sur para posibles desarrollos en suelo urbanizable sin sectorizar, son las siguientes¹:

- Usos residenciales: zonas SU para urbanizaciones con muy baja densidad bruta, junto a los cascos urbanos de Lobosillo (SU-Ls), Sucina (SU-Sn) y Avilese (SU-JA). Tienen más bien carácter de complemento flexible que se añade a las extensiones de casco residencial previstas para estos núcleos en suelo urbano o suelo urbanizable sectorizado.

1. PGOU Murcia. Normas Urbanísticas.
Zonas de Suelo Urbanizable para usos residenciales y turísticos en régimen de uso compatible con el mantenimiento y mejora del Medio Natural. pp.103



2-F20

Tolerancia de usos turístico-residenciales según PGMO 2001 MURCIA/ Resorts planeados
Zona del ámbito perteneciente al municipio de Murcia.

- Tolerancia de usos turístico-residenciales, según cuatro modalidades¹:

- Modalidad **SB**: en "**bordes serranos con aptitud turística**". Varias zonas adyacentes a las Sierras, desde La Murta hasta Sucina. Aunque es una modalidad asignada principalmente a zonas del Campo del Sur, también aparece en El Palmar y Sangonera la Verde, en Cañadas de San Pedro y en los Campos del Noroeste. El aprovechamiento bruto es del 0,09 m2/m2.

- Modalidad **SR**: en "**relieves movidos con tolerancia residencial-turística**". Áreas compartimentadas por acción de las ramblas que descienden de las Sierras, al Oeste de Corvera y Valladolides, al Este y Sur de Corvera, y en el entorno característico de la pedanía de Gea y Truyols. Es una modalidad característica del Campo del Sur, igual que las dos siguientes, aunque ésta también tiene una pequeña presencia en los Campos del Noroeste junto a Barqueros. El aprovechamiento bruto es del 0,09 m2/m2.

- Modalidad **SP**: en "**páramos con tolerancia de usos turísticos**". Elevaciones rotundas que se diluyen hacia el sur, coronadas por planicies rígidas de costra caliza, que corresponden con bastante propiedad al concepto geológico de "formación Sucina"; no se asignan a esta modalidad salvo las expresiones relativamente íntegras de esta formación, pero sin especiales valores ambientales, como sucede entre Los Martínez y La Tercia, al oeste de Avilese, y al sur-sureste de Sucina. El aprovechamiento bruto es del 0,075 m2/m2.

- Modalidad **SF**: en "**páramos con limitada tolerancia de usos turísticos**" a causa de su fragilidad ambiental. La tolerancia de usos turístico-residenciales es mucho más limitada, por razones de presencia faunística que sin embargo no son suficientes para optar por el suelo no urbanizable. Esta modalidad se asigna a una gran zona entre los cascos urbanos de La Tercia, Sucina y Avilese. El aprovechamiento bruto es del 0,075 m2/m2.

- Usos económico-dotacionales, según dos modalidades²:

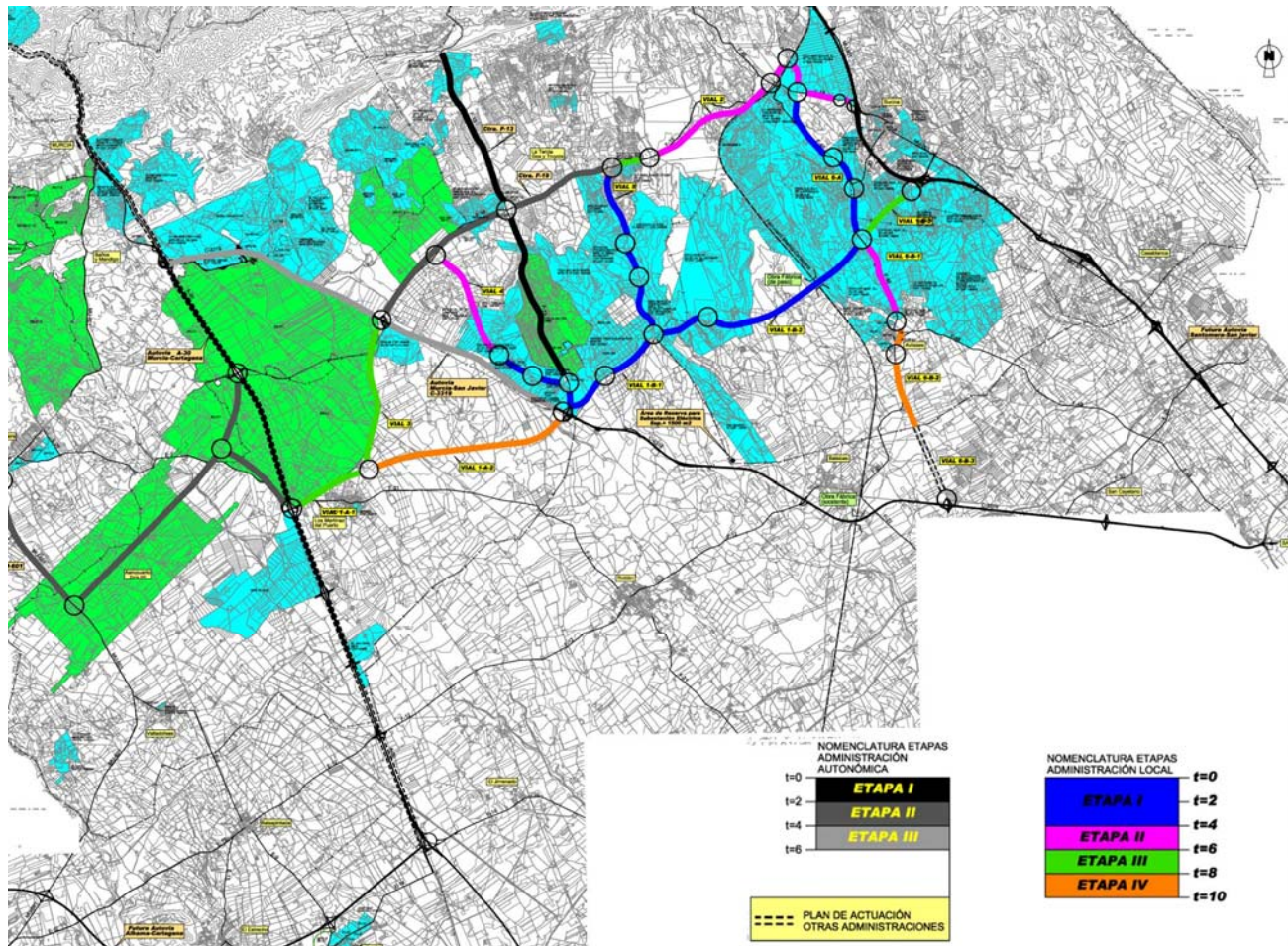
- Una zona SI para desarrollo mediante polígonos mixtos de carácter local, en Sucina (SI-Sn); análogamente a las zonas SU pero con uso económico-dotacional, tiene carácter de complemento flexible que se añade al nuevo sector de suelo urbanizable para actividad económica previsto en esta pedanía.

- Una gran zona SG para desarrollo mediante grandes polígonos, aprovechando el espacio al norte de Los Martínez entre las dos autopistas del Campo del Sur, con evidentes ventajas de situación respecto al triángulo Murcia-Cartagena-Mar Menor.

1. PGOU Murcia. Normas Urbanísticas.

Zonas de Suelo Urbanizable para usos residenciales y turísticos en régimen de uso compatible con el mantenimiento y mejora del Medio Natural. pp.98-103

2. PGOU Murcia. Normas Urbanísticas. Zonas de Suelo Urbanizable para usos económico-dotacionales. p.p 105,107.



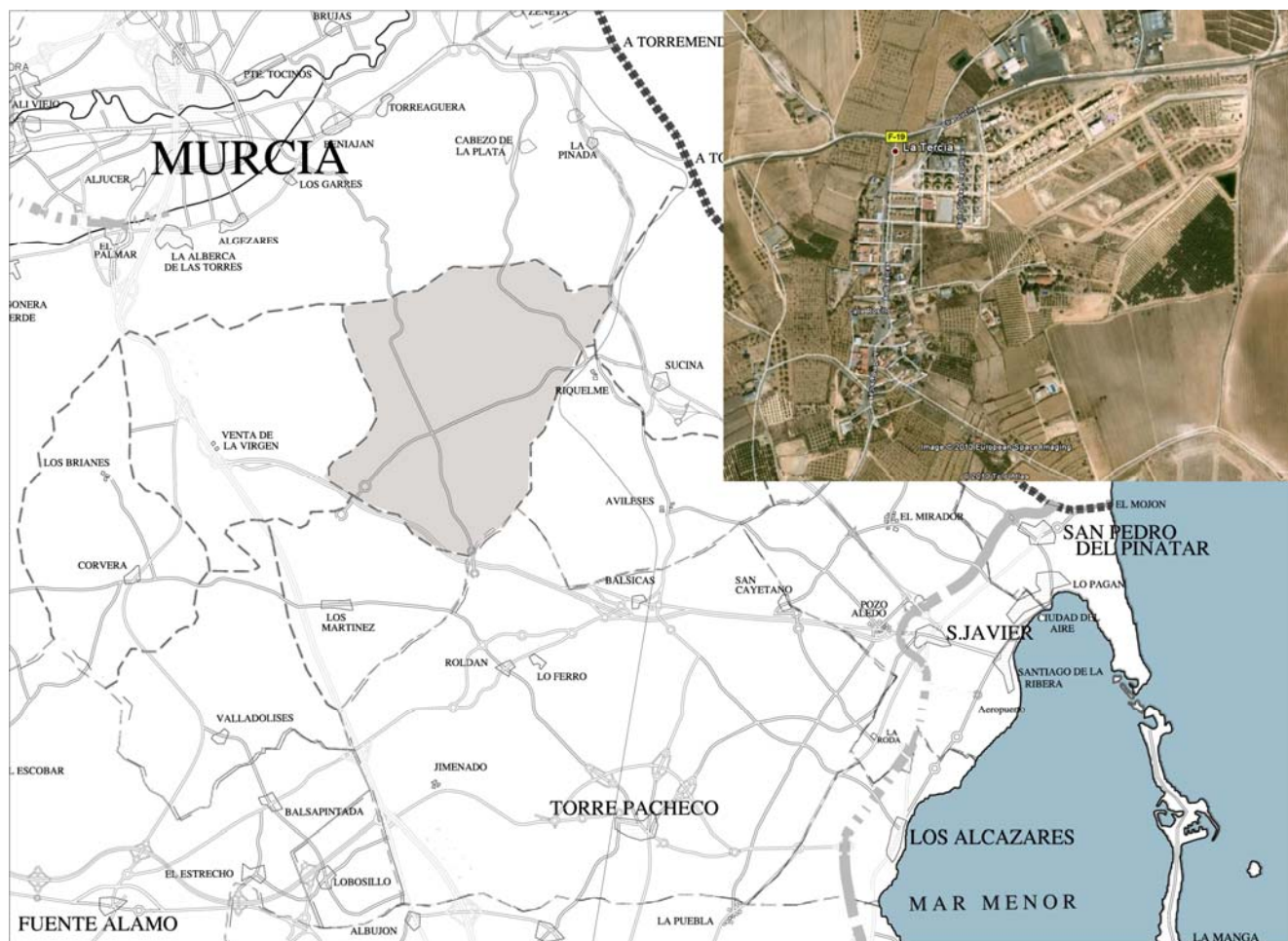
2-F21

El avance del Plan Especial de Infraestructuras Viarias del Campo de Murcia se redactó en el año 2004, dada la necesidad de una planificación global y eficaz de toda la zona en desarrollo del Campo del Sur de Murcia, ya sea mediante actuaciones puntuales de mejora de las vías de comunicación existentes ó bien mediante nuevas infraestructuras que permitan el desarrollo de todo el conjunto de iniciativas urbanísticas, entre las que destaca especialmente por su dimensión, el modelo “resort”.

El plan pretende dotar al conjunto de sectores de suelo de una infraestructura viaria con capacidad suficiente para atender el tráfico generado con los niveles de servicio comúnmente aceptados.

Además obtener una óptima accesibilidad desde y hacia la red viaria principal existente ó prevista en el ámbito y generar una estructura de comunicación que sea común y preste servicio al conjunto de sectores del Campo del Sur de Murcia - Zona Este.

Para estos fines, el Plan realiza el cálculo de tráfico con la hipótesis más desfavorable, a saber: desarrollo total y completo de todas las actuaciones urbanísticas en fase de tramitación.



2-F22

Situación de la pedanía de Gea y Truyols
Ortofoto de La Tercia. Google Earth 2010

En cada una de las pedanías incluidas en el ámbito de estudio el PGMO dispone lo siguiente:

Gea y Truyols¹

La pedanía de Gea y Truyols se encuentra en el centro-este del Campo murciano. Se identifica especialmente por el pequeño núcleo urbano de La Tercia, ubicado a medio camino de la carretera entre Sucina y la autovía de Baños a San Javier.

La Tercia se ha desarrollado a lo largo de la conexión secundaria entre dicha carretera y Balsicas, a partir de un diminuto casco antiguo al sur, cuya tendencia a aproximarse a la carretera principal ha motivado un pequeño ensanche al norte.

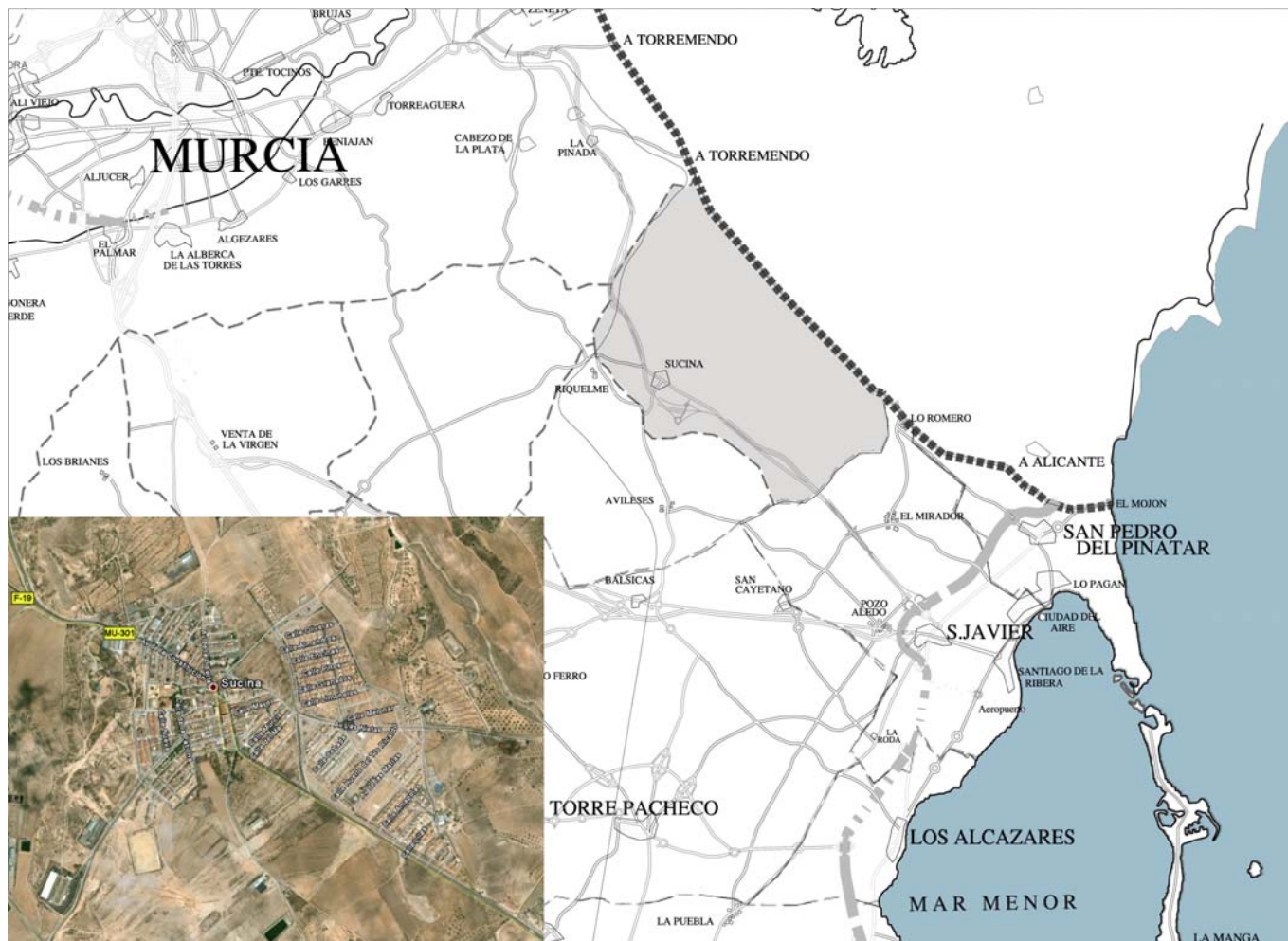
El casco presenta manzanas muy irregulares, algunas sin completar, compuestas por viviendas unifamiliares de una sola planta entre medianeras. El ensanche se compone de manzanas mucho más regulares cuyas pautas vinieron marcadas por varias promociones oficiales de viviendas adosadas de los años setenta, similares a las de otras pedanías del Campo.

El nuevo Plan orienta el crecimiento básico del casco de La Tercia a dos franjas de remate del mismo en sus bordes oeste y este, cuya ordenación será objeto de los estudios de detalle UD-GT1 y UD-GT2, el primero vinculado a la realización de una variante de la carretera de Balsicas, para que la travesía actual pueda funcionar como calle mayor sin problemas, y a las debidas garantías frente a los riesgos de posibles inundaciones (la zona GX-06, suelo de sistemas generales no adscrito, se establece como reserva para eventuales necesidades de encauzamiento de la rambla). Más allá de estos crecimientos inmediatos se define otra área de desarrollo residencial al noreste en suelo urbanizable, orientada a tipologías ajardinadas de baja densidad: el sector ZB-GT1.

El PGMO reconoce que pese a que La Tercia es un núcleo muy pequeño, su excelente situación central en el Campo junto al eje Corvera-Sucina ha aconsejado la definición de un sector de suelo industrial relativamente extenso, ZI-GT2, al norte de la carretera.

En el territorio de la pedanía existe una serie de iniciativas irregulares de urbanización a base de parcelas de vivienda unifamiliar aislada: Valle del Sol, Los Tres Molinos y Pino Doncel; el nuevo Plan las incluye en grandes zonas de suelo urbanizable sin sectorizar orientando su regularización y posible ampliación a través de las normas respectivas.

1. PGOU Murcia. Memoria. Intervenciones en suelo urbano y Ordenación de los Sectores de Crecimiento.p.206



2-F23

Situación de la pedanía de Sucina
Ortofoto de Sucina. Google Earth 2010

Sucina¹

El territorio de esta pedanía ocupa el Este-Noreste del Campo del Sur, y se estructura en torno al eje viario regional Yecla-San Javier.

El núcleo de Sucina es significativo desde perspectivas de estrategia de ordenación del territorio, ya que es el único de cierta importancia del Campo murciano en su marginada mitad oriental. Cualquier esfuerzo para la potenciación territorial del Este del Campo pasa por el desarrollo de Sucina.

La localización del núcleo es singular. Bajando desde el Puerto de San Pedro por un paisaje cada vez más abierto, nada hace sospechar la existencia de Sucina cuando la carretera se enfrenta a un relieve destacado, de largo desarrollo casi horizontal: una forma regular de páramo, en punta hacia el norte, similar a otras siluetas que se insinúan lejanas al suroeste; por el noreste parece prolongar una estribación de la cercana Sierra de Escalona. La carretera se introduce en un estrecho portillo natural entre páramo y estribación, y se convierte de repente en la calle principal de Sucina.

El páramo es el elemento más característico del paisaje de Sucina; más aún, alberga ruinas de dos molinos de viento y está declarado Punto de Interés Geológico en razón de haber dado nombre a los páramos de la "Formación Sucina", aunque no constituya su expresión más significativa. Estaba protegido por el Plan anterior y sigue estándolo por el nuevo.

La travesía del pueblo es impropia de una carretera de esta importancia, y desde hace bastantes años se anuncia una variante. El trazado de esta variante condiciona la futura ordenación urbanística de Sucina. El anterior Plan General la definía por el Este del casco, y los crecimientos previstos llegaban hasta ella. Sin embargo, el trazado que va a ejecutarse irá por el Oeste, por detrás de la mayor parte del páramo: el pueblo y la carretera quedarán mutuamente ocultos en gran parte de la longitud del nuevo trazado. Desde el punto de vista viario esta solución presenta dos ventajas: el páramo la protege de excesivas incidencias futuras del crecimiento del pueblo, y se favorece la conexión con Avilese. Desde la perspectiva del nuevo Plan General, las consecuencias son:

- que no basta con reflejar el nuevo trazado, sino también el antiguo por el Este, aunque sea con sección menor que la prevista y en calidad de avenida de ronda urbana, ya que era una solución bien ajustada y se habían creado ciertas inercias que apuntaban a ella como remate de varias tendencias de crecimiento;
- que mejorar sustancialmente la carretera (tal como se hace con la variante) será en general beneficioso para Sucina, pero también puede disminuir su presencia dentro del eje (el nuevo trazado se aparta del casco urbano hasta el extremo de quedar éste prácticamente invisible), a no ser que, en buena relación con los enlaces, se desarrollen usos adecuados de industria y servicios.

De la primera consecuencia se deriva el mantenimiento del esquema residencial básico del anterior Plan General. De la segunda, la definición de un sector urbanizable de actividad económica ZI-Sn3 entre el límite sur del casco residencial y la futura variante, que podría prolongarse sin trabas en una zona análoga pero sin sectorizar, SI-Sn, al sur de la variante; uno y otra condicionados a que su incidencia en la variante se limite a los nudos de las salidas a Avilese y San Javier.

1. PGOU Murcia. Memoria. Intervenciones en suelo urbano y Ordenación de los Sectores de Crecimiento. p.p 207,208

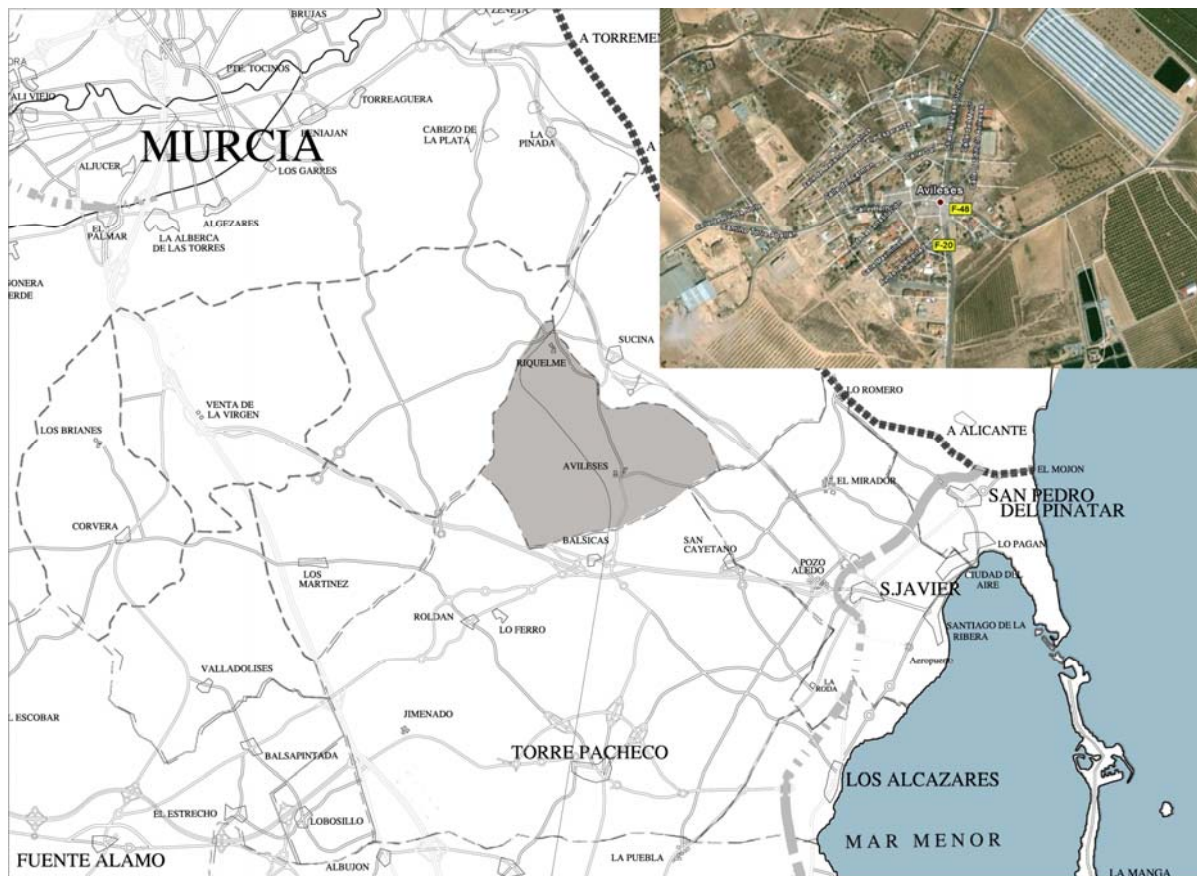
Por otra parte, la singularidad ambiental del espacio al norte del casco induce a desestimar el anterior ED-422 industrial, no desarrollado.

En su estado actual, el conjunto residencial de Sucina ha quedado configurado por varias tramas regulares que rodean al casco más antiguo, caracterizado por calles de secciones variables aunque relativamente rectas. La tipología edificatoria es siempre la de vivienda unifamiliar entre medianeras, en general de una sola planta. Únicamente los nuevos crecimientos han asumido de forma genérica la variedad tipológica de promociones de viviendas en hilera.

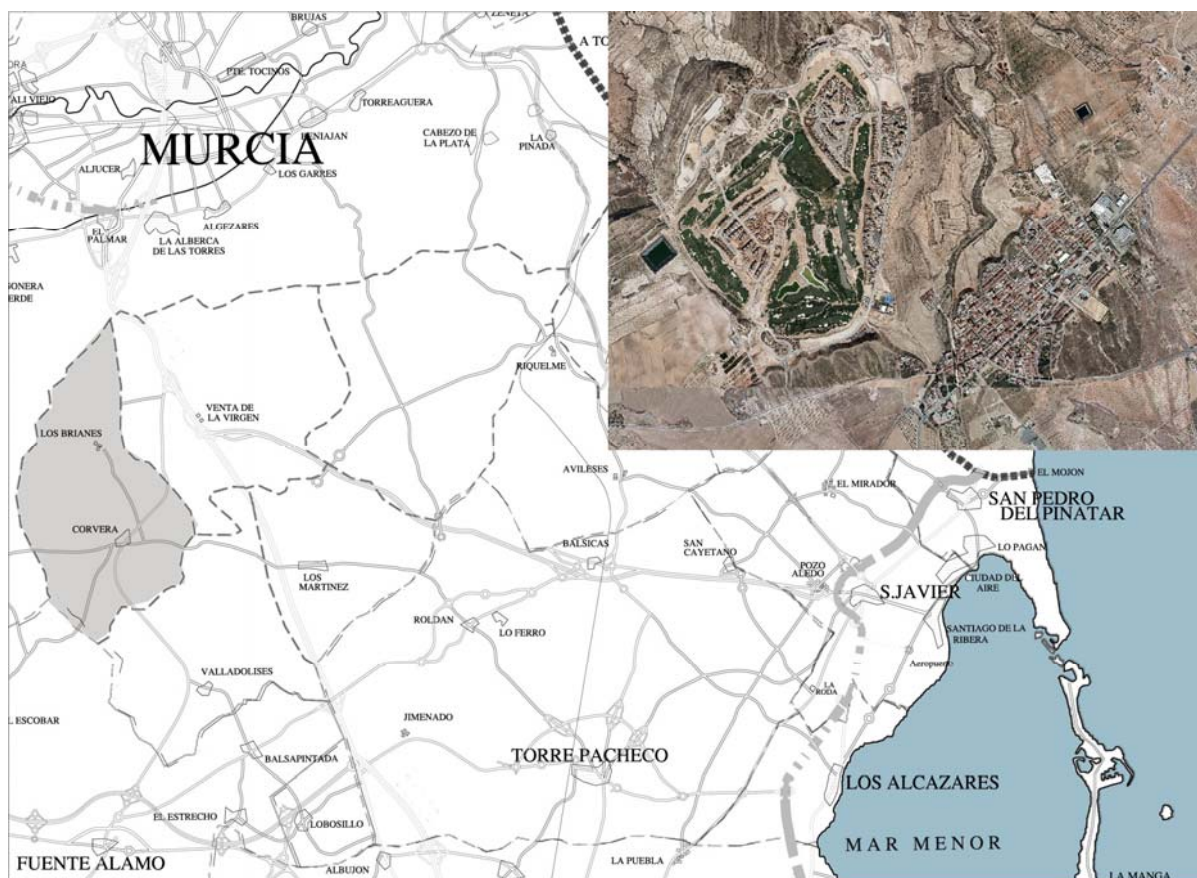
El anterior Plan General también preveía la posibilidad de dos extensiones residenciales al Este y al Sur bajo el régimen del suelo urbanizable no programado NPO; el nuevo Plan las sustituye por los sectores de densidad media ZM-Sn1 (Este) y ZM-Sn2 (Sur) con ámbitos algo mayores.

Toda la vertiente sur de la Sierra de Escalona constituye un espacio con valor ambiental digno de protección, lo que limita las oportunidades residenciales en suelo urbanizable sin sectorizar al lado Oeste de la carretera Yecla-San Javier (zonas SB, SF y SP); al Este sólo cabe una reducida zona SU-Sn adyacente a los sectores de extensión urbana.

Además del núcleo principal, la pedanía cuenta con otro, Casa Blanca o Casas Blancas, de evidente carácter tradicional. El Plan anterior lo clasificaba dentro del Suelo No Urbanizable. El nuevo Plan lo define como suelo urbano directo, fijando alineaciones y permitiendo una pequeña expansión, de forma compatible con la ejecución de un nuevo trazado de la carretera evitando el núcleo (GX-04), y posibilitando la adecuación de la Vereda de Casa Blanca dentro de la futura red básica de sendas verdes.



1



2

2-F24

Situación pedanías. 1. Jerónimo y Avileses. 2. Sucina
Ortofoto de Avileses. Google Earth 2010. Ortofoto de Sucina. Cartomur 2009

Jerónimo y Avileses¹

Pedanía del sureste del Campo murciano cuyo núcleo se sitúa en la carretera de Sucina a Balsicas. El casco antiguo, central, tiene una estructura abigarrada con manzanas de viviendas unifamiliares adosadas y equipamientos: iglesia, centro integral y colegio; se fue completando paulatinamente por el norte y oeste con manzanas cerradas de carácter más tradicional, y ambas zonas quedaron envueltas por los ámbitos de dos amplios estudios de detalle (ED-037 y ED-401) definidos por el Plan General anterior, con una superficie conjunta equivalente a 1,5 veces la del casco preexistente.

De hecho, sólo se ha desarrollado una pequeña parte de los mismos, evidenciando una escasa demanda de suelo, por lo que no parece adecuado que la revisión del Plan General determine nuevos sectores residenciales en suelo urbanizable. Los criterios para el núcleo urbano residencial se limitarán a tres cuestiones:

- se definen únicamente los mínimos nuevos desarrollos imprescindibles para completar un circuito perimetral del casco urbano, ya esbozado por el anterior Plan al Norte y al Este, por ser especialmente adecuado para el contacto de este casco con su entorno: estos desarrollos serán el estudio de detalle UD-JA1 y la unidad de actuación UE-JA1;

- pero se debe evitar interrumpir el cauce de inundación de la rambla que, procedente del Noroeste, bordea el núcleo por el Norte y el Este, lo que implica ajustar ligeramente la variante de la travesía de la carretera y la calle perimetral norte del ED-401, respecto a los trazados del Plan anterior.[...]

[...] Al norte del núcleo, antes en suelo no urbanizable, existen caseríos habitados mal comunicados y en estado problemático. El nuevo Plan los ha englobado en dos zonas SU de suelo urbanizable sin sectorizar, una a cada lado de la rambla, para que en un futuro puedan mejorar sus atributos urbanísticos e integrarse en una posible ordenación de carácter globalizador. Además, estas zonas proveerán el suelo residencial que de otro modo faltaría si la demanda creciera inesperadamente más allá de lo considerado.

Por tanto se concluye que en el vigente plan esta zona del municipio se prevé adquiera gran desarrollo, definiendo amplias superficies de suelo residencial de baja densidad y por otro lado dado suelo industrial necesario para la nueva dimensión que esta zona adquirirá.

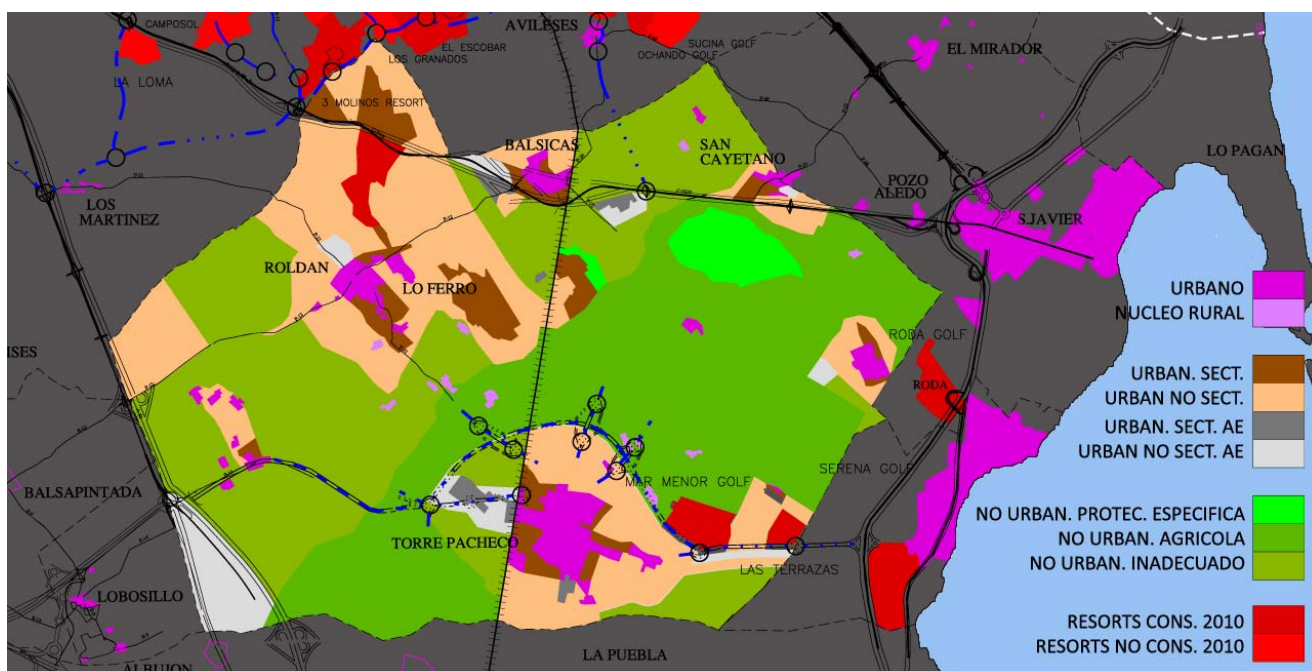
Corvera

Para finalizar, destacar el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario que emplaza en este área el nuevo aeropuerto, destinando de inicio 306 ha en Valladolides y Corvera.

En ese aspecto, la población de Corvera tiene buenas perspectivas de crecimiento. Se sitúa al abrigo de la ladera Sur de la Sierra de Carrascoy, en el lado oeste de la A-30, cercano a su incorporación en el puerto de la Cadena, con una población de más de 2.300 habitantes y rodeada de nuevas actuaciones residenciales, Corvera Golf, e industriales.

1. PGMO Murcia. Memoria. Intervenciones en suelo urbano y Ordenación de los Sectores de Crecimiento. p.p 209,210

1



2

TORRE PACHECO		PGMO A.I. 2005		
		ha	%	
URBANO		751	3,9%	3,9%
URBANIZABLE SECT.	RESIDENCIAL	1.280	6,7%	34,2%
	ACT. ECONOM.	855	4,5%	
URBANIZABLE NO SECT.		4.397	23,0%	
NO URBANIZABLE	INADEACUADO	5.690	29,8%	61,9%
	PROT. ESPECIF.	407	2,1%	
	AGRÍCOLA	5.709	29,9%	

2-F25

(1) PGMO 2005 Torre Pacheco en Aprobación Inicial. (2) Tabla con porcentajes de Suelo
Elaboración propia según PGMO

2.1.4.2 Planeamiento General de Torre Pacheco, San Javier y Los Alcázares

Torre Pacheco

El municipio de Torre Pacheco de 189,5 km² está dedicado fundamentalmente a la agricultura de regadío, siendo la actividad más dinámica, aportando nuevas tendencias productivas y de riqueza, favorecidas además por las nuevas infraestructuras de comunicaciones, que pueden articular la relación entre zonas y con el entorno de Alicante. Torre-Pacheco es la cabeza visible de esta subárea, con desarrollo industrial creciente ligado a los productos agrícolas y en donde, además, se ha iniciado una oferta turística alternativa a la costera, la de los “resorts”

El desarrollo urbano es el clásico de espacios rurales, donde se concentran los servicios y la industria derivada de la agricultura. El municipio se completa con pequeñas entidades de población rural y con un alto porcentaje de vivienda diseminada.

El planeamiento vigente se inicia con la elaboración de las Normas Subsidiarias (NNSS) de 1987, actualizándose con la aprobación del Texto Refundido de las NNSS de 1995¹. Posteriormente se han producido numerosas modificaciones puntuales que han dado cabida a tres resorts que ya funcionan en la actualidad, Mar Menor Golf I y II y La Torre Golf, estando en construcción Las Terrazas Golf, todos ellos de la compañía Polaris World.

En el año 2005 se realizó la Aprobación Inicial del PGMO para adaptarse a la Ley 1/2001 de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia.

Este PGMO pretende además conseguir un modelo territorial y urbano actualizado que:

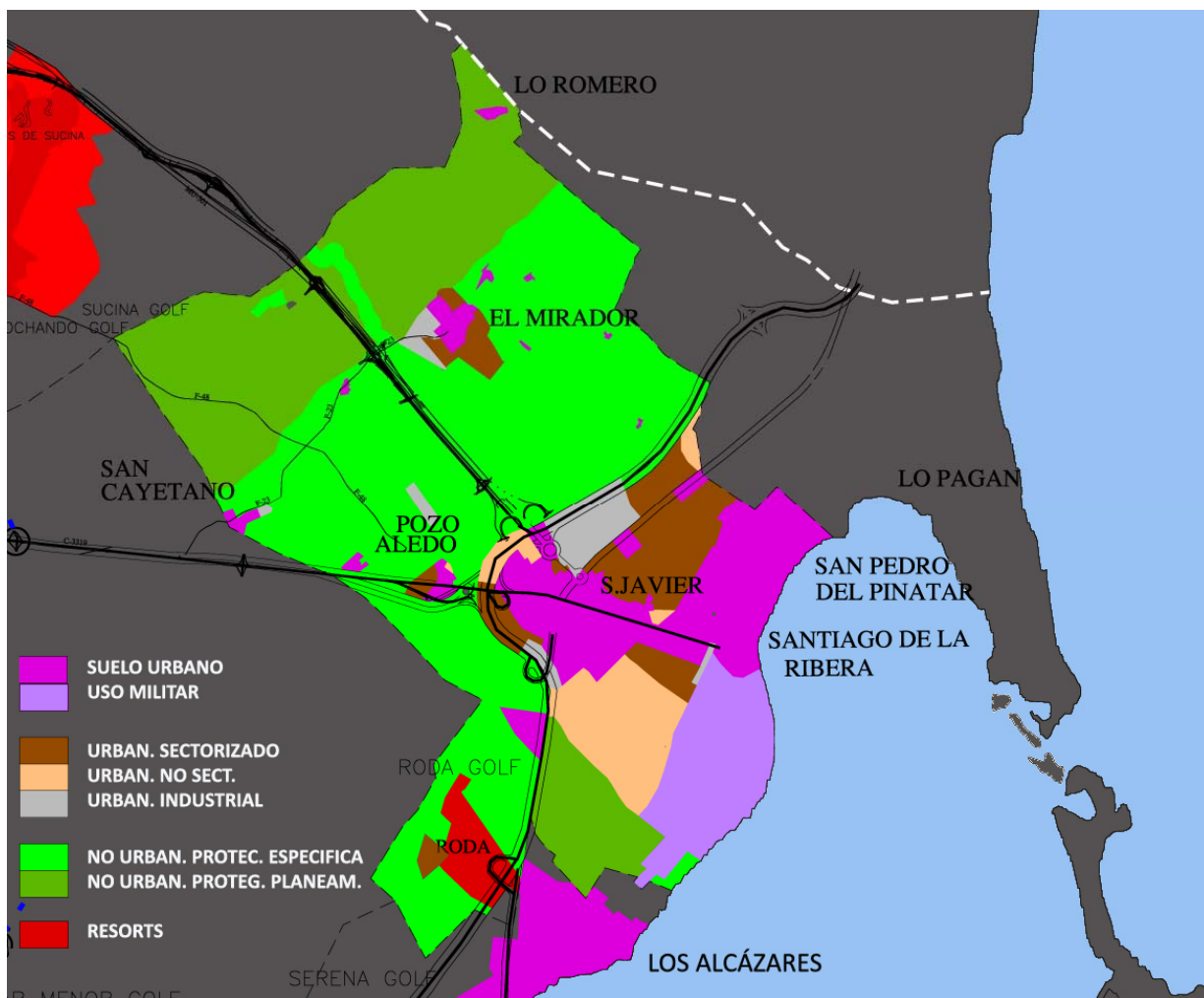
- Solucione las conexiones entre núcleos urbanos y rurales
- Concentre polígonos de actividad económica en torno a la RM-19
- Incremente la superficie industrial
- Mejore movilidad y accesibilidad del vehículo privado
- Dote de suelo a urbanizaciones de mínima densidad ligadas al desarrollo turístico y de ocio (resorts) reservando 920 hectáreas (4,85% de la superficie municipal)

Con respecto a las todavía vigentes NNSS 1995, el nuevo planeamiento tiene en cuenta el modelo de desarrollo del “resort” basado en urbanizaciones de mínima densidad. También revisa los criterios de actuación en suelo rural, definiendo los parámetros para la delimitación de suelo protegido.

Para finalizar destacar la mención que hace el EI PGMO 2005, en aprobación inicial, en cuanto a la revitalización de la vida colectiva pretendiendo una mejora de la calidad y caracterización de los espacios públicos, una localización y distribución de los equipamientos públicos. También propone diversificación de centralidades así como concentración de actividades para lograr una plurifuncionalidad.

1. Según datos de:
PGMO Aprobación Inicial Torre Pacheco 2004
Normas Subsidiarias de Torre Pacheco 1995

1



2

SAN JAVIER		PGMO A.I. 2006		
		(ha)	%	
URBANO		786	9,8%	9,8%
URBANIZABLE SECT.	RESIDENCIAL	441	5,5%	12,0%
	ACT. ECONOM.	179	2,2%	
URBANIZABLE NO SECT.		337	4,2%	
NO URBANIZABLE	INADECUADO			78,2%
	PROT. ESPECIF.	4638	57,9%	
	PROT. PLAN.	1627	20,3%	

2-F26

(1) PGOU 2006 San Javier en Aprobación Inicial. (2) Tabla con porcentajes de Suelo
Elaboración propia según PGMO

San Javier

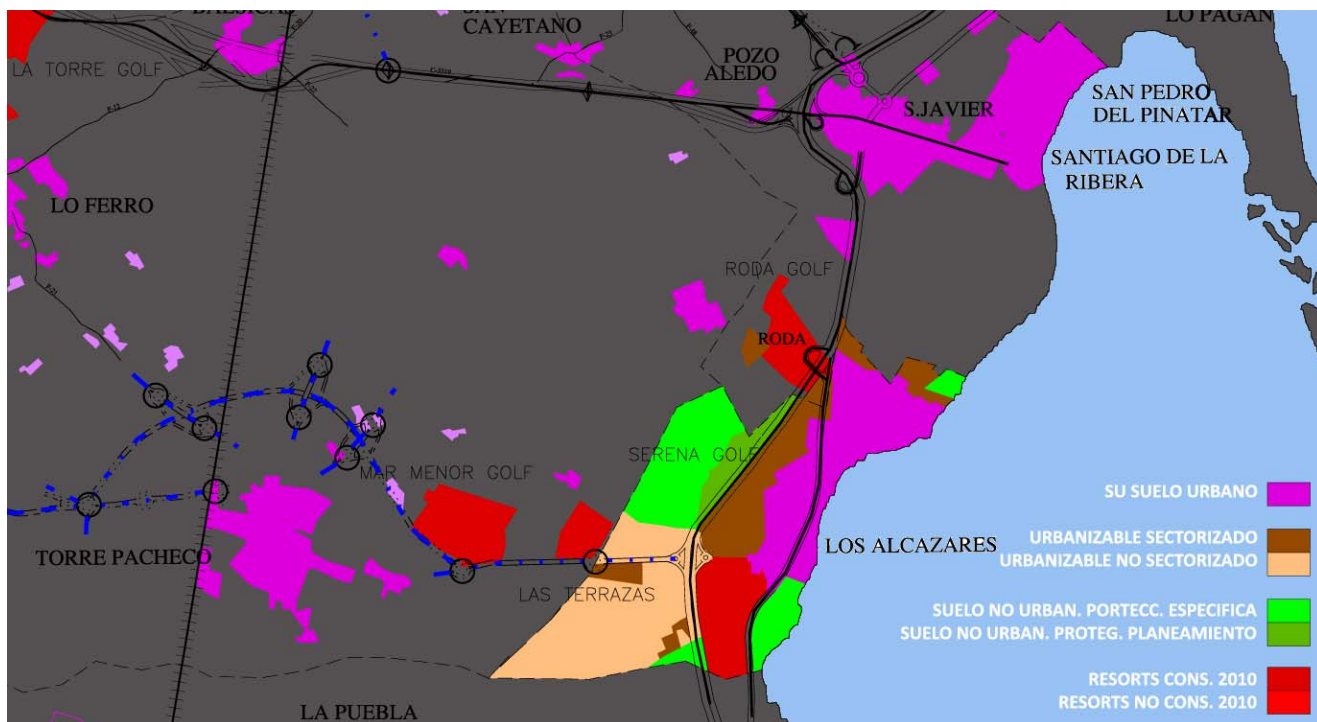
El municipio de San Javier igualmente y de manera preceptiva elabora un nuevo PGMO 2006¹ que se encuentra en fase de aprobación inicial. De la misma manera que en Torre Pacheco el planeamiento pretende la conservación de los espacios protegidos así como una preservación de los cultivos de regadío existentes frente a los desarrollos urbanizadores creando para ello la categoría de Suelo no urbanizable especialmente protegido por Protección Agrícola de Zonas del Tránsito.

En el suelo urbanizable se dispone de grandes superficies de suelo industrial, de servicios y terciario, perfectamente comunicado a través de una malla conectada con las principales carreteras.

El plan pretende ser flexible para facilitar la articulación de los futuros desarrollos, estableciendo zonas de suelo urbanizable sectorizado y unas reglas para delimitar sectores en suelo urbanizable no sectorizado, de manera que en este nuevo suelo su progresiva aplicación dará lugar al establecimiento de las condiciones para redactar los Planes Parciales correspondientes, concretándose así en el tiempo las opciones más adecuadas a la demanda.

1. Según datos de:
PGMO Aprobación Inicial. San Javier 2006
Normas subsidiarias. San Javier 1989

1



2

LOS ALCÁZARES		PGMO A.I. 2004		
		(ha)	%	
URBANO		480	24,1%	24,1%
URBANIZABLE SECT.	RESIDENCIAL	477	23,9%	51,1%
	ACT. ECONOM.			
URBANIZABLE NO SECT.		542	27,2%	
NO URBANIZABLE	INADECUADO			24,8%
	PROT. ESPECIF.	381	19,1%	
	PROT.PLAN.	113	5,7%	

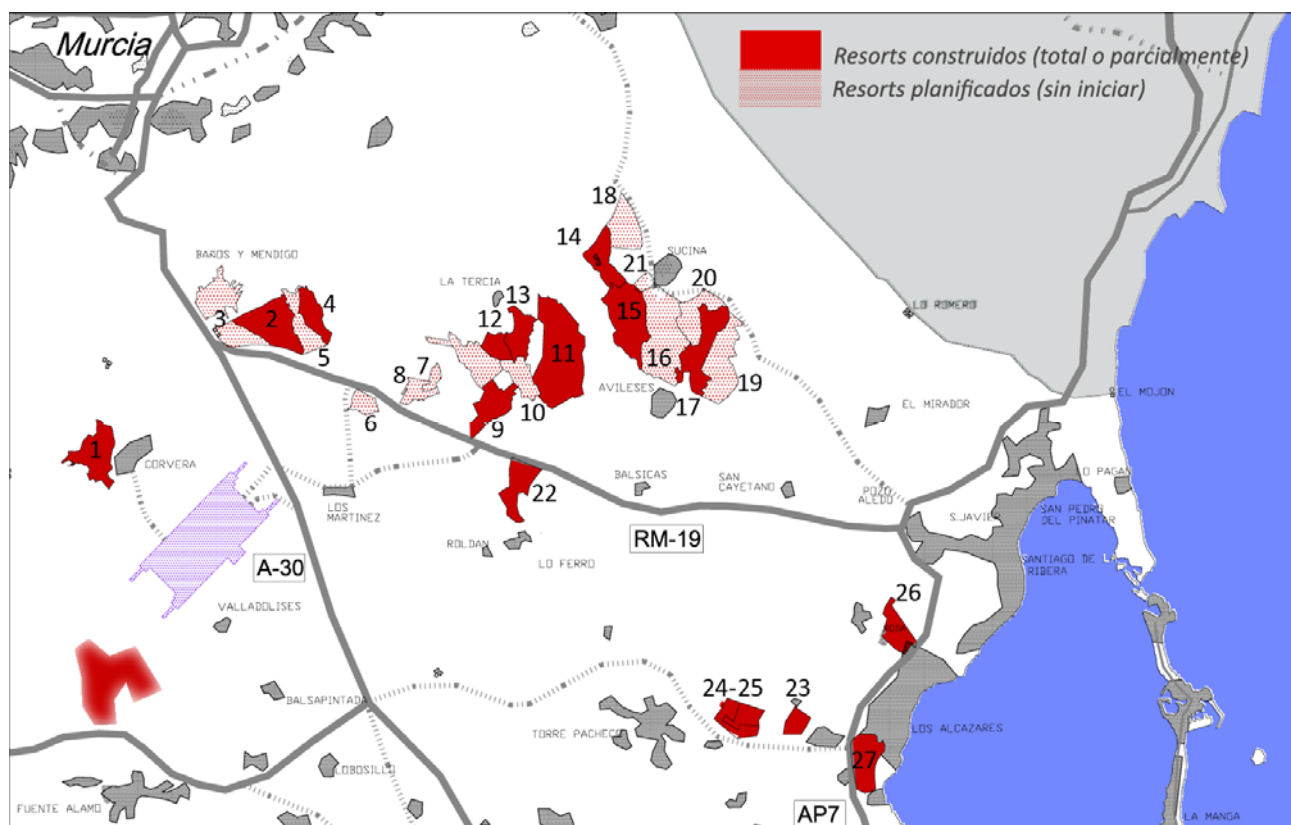
2-F27

(1) PGMO 2004 Los Alcázares en Aprobación Inicial. (2) Tabla con porcentajes de Suelo
Elaboración propia según PGMO

Los Alcázares

Debido a su escaso tamaño que prácticamente coincide con su área urbana, establece consideraciones muy parecidas al resto de los planes, su PGMO 2004 se encuentra ya muy condicionado por el desarrollo que hasta la fecha ha tenido este municipio, estableciendo suelo urbanizable no sectorizado y manteniendo la protección de suelos agrícolas de regadío, litoral y zona militar.

2.2 RESORTS OBJETO DE ESTUDIO. MORFOLOGÍA, DENSIDAD, TIPOLOGÍA, ARQUITECTURA



MURCIA		TORRE PACHECO	
1. Corvera Golf & Country Club		22. La Torre Golf Resort	
C.U. Baños y Mendigo	C.U. La Tercia	C.U. Sucina-Avileses	23. Las Terrazas
2. Mosa Trajectum Golf	9. Tres Molinos Resort	14. Hacienda Riquelme	24. Mar Menor Golf Resort I
3. Bamendi-United Golf		15. Peraleja Golf	25. Mar Menor Golf Resort II
4. El Valle Golf Resort	10. Los Granados Golf Resort	16. Eden del Mar	SAN JAVIER
5. Finca Los Villares	11. El Escobar Real Golf	17. La Hacienda de Ochando	26. Roda Golf
6. La Loma Resort	12. Los Cañares	18. Peysa Golf Mar Menor	LOS ALCÁZARES
7. La Tercia-United Golf	13. La Tercia Real / H. del Pino	19. Sucina Golf	27. La Serena Golf
8. Camposol		20. Altos de Sucina	
		21. Golf Sucina	

2-F28

Resorts

Complejos Urbanizados Resort La Tercia, Baños y Mendigo y Sucina-Avileses
Elaboración propia a partir de los PGOU

2.2.1 Los “resort” del ámbito de estudio

Los 27 diferentes resorts o urbanizaciones directamente relacionadas con ellos tienen ubicaciones dispares.

Por un lado existen resorts cercanos a núcleos urbanos que supondrán en poco tiempo una parte más de la trama de Los Alcázares o Torre Pacheco.

Por otro, se encuentran aquellos en medio del espacio rural, carentes de referente urbano cercano, tan solo la vía de transporte, como La Torre Golf de Polaris, perfectamente delimitada y contigua a la RM-19.

Finalmente se observan resorts aglutinados o asociados al menos espacialmente y que conforman lo que denominaré Conglomerados Urbanizados de gran superficie y que aunque en un principio coexistirán de manera independiente, en un futuro debería proponerse una planificación común, participativa y complementaria que enriquezca al conjunto urbanísticamente.

Estos complejos los denominaremos de Sucina-Avileses, Baños y Mendigo y La Tercia, más adelante serán objeto de análisis.

Además se han incluido cuatro urbanizaciones sin equipamiento de golf pero que rellenan los intersticios entre resorts y que suponen parte de dichos conglomerados.

Sin duda estas urbanizaciones “flotantes” aprovechan el reclamo del golf de sus colindantes, por tanto creo oportuno incluirlas.

Para la descripción de los 27 resorts se elabora una ficha dónde se definirán las siguientes características:

- Superficie del ámbito
- *Viviendas (número, superficie total y tipología)
- Campos de Golf (número y tipo)
- Hoteles y Equipamientos
- *Localización (periurbano y urbano litoral)
- Grado de desarrollo (2009)

Destacar las siguientes características:

Viviendas. Tipologías

La tipología edificatoria no la define el planeamiento urbanístico y no está regulada ni cuantificada en ninguna normativa. En cambio, se definen parámetros edificatorios que acabarán resultando en esas tipologías al aplicarlas a cada proyecto concreto.



2-F29
Resorts
C.C Nueva Condomina y Metrovacesa
Ortofoto, Google Earth 2010

Las que más comúnmente se repiten son:

- a) Apartamentos: planta baja más 2 ó 3 alturas y que se sitúan en las zonas centrales y de equipamientos del Resort, contribuyendo a una mayor densificación y en cierto modo a una ambientación más urbana que la meramente residencial.
- b) Adosados: planta baja más 1 ó 2 alturas.
- c) Aislados (Villas): planta baja o planta baja más 1 altura. Tienen parcela privada y supone la tipología más exclusiva y cotizada, situándose generalmente próximo o colindante al campo de golf.

Localización del “resort”

Los nuevos asentamientos, en diferente fase de ejecución, se distribuyen en el territorio murciano a modo de áreas periurbanas cuya situación se define en relación a los hitos y nodos que le son más próximos. Según el elemento de referencia pueden distinguirse dos tipologías:

a) Periurbanización

Esta categoría es la que mejor responde al concepto de periurbano, el resto cabe definirlo más como de aparición de nuevas ciudades.

En nuestra zona de estudio se refiere a Resorts que por su situación se encuentran muy cercanos incluso anexos a los núcleos urbanos.

Además tiene un extraordinario complemento en el proceso promovido por la aparición de grandes complejos deportivos y comerciales en el territorio de huerta por hablar de la ciudad de Murcia y que ha sido definido como de tercera corona periurbana. Son buenos ejemplos, aunque estén fuera del ámbito, el Centro Comercial y de Ocio. Sport Management La Condomina (**2-F19**), con 2.000.000 m² para la construcción de un estadio de fútbol con ciudad deportiva, 150 comercios, un hotel y restaurantes y 16 salas multicine. Complejo comercial y de Ocio/Metrovacesa, grandes superficies comerciales, tiendas de moda y cines con un total de 300.000 m². Además hay dos campos de golf en pleno funcionamiento, aunque sólo uno de ellos es resort con 1500 viviendas y más de 2500 Has. utilizadas.

b) Urbanización litoral

Surge como alternativa a un modelo que parece agotado por la excesiva densificación residencial. Sin embargo, el mar sigue siendo un atractivo por lo que facilita la aparición en sus inmediaciones de una urbanización que oferta actividades diferentes a las de sol y playa. En buena medida es como una prolongación de la anterior periurbanización que afectó a los pequeños poblados de pescadores o agricultores pero donde ahora la preocupación fundamental está en los servicios y en la calidad, factores que están totalmente ausentes en el anterior proceso. Este espacio alberga 27 resorts, lo que de alguna manera desmiente que el sol y la playa estén en declive y justifica que lo que está obsoleto es el antiguo modelo. En estos resorts se ubicarán más de 70.000 viviendas y más de 50.000 plazas hoteleras en cerca de 2000 has.

	Sup. Ha	Sup. SS GG Adscritos Ha.	Sup Total Ha.	Nº Viv.	Hoteles	Campos de Golf/Hoyos	Elaborado 2009
MURCIA							
1. Corvera Golf & Country Club	150,0	59,5	209,5	1.845	1	1 18	
2. Mosa Trajectum Golf	360,0			1.500	1	1 27	P
3. Bamendi-United Golf Resorts	254,0	283,8	537,8	1.600	1	1 18	
4. El Valle Golf Resort	128,0			688	1	1 18	T
5. Finca Los Villares	172,2			1.000	1	NO	
6. La Loma Resort	54,9	25,5	80,4	446	1	1 18	
7. La Tercia-United Golf	31,3			311	1	NO	
8. Camposol	69,2			450		NO	
9. Tres Molinos Resort	175,7			2.500	1	1 18	
	137,3	142,7	280,0	2.000		1 18	
10. Los Granados Golf Resort	101,3	169,5	270,8	2.380	1	1 9	
11. El Escobar Real Golf	200,0	316,0	516,0	2.874	1	1 18	
12. Los Cañares	70,1	29,0	99,1	900		1 9	
13. La Tercia Real / H. del Pino	129,9			975		NO	
14. Hacienda Riquelme	135,3			1.864	1	1 18	T
15. Peraleja Golf	317,2			1.400	1	1 18	P
16. Eden del Mar	318,7			3.000		1 18	
17. La Hacienda de Ochando	344,0			2.064	1	1 27	
18. Peysa Golf Mar Menor	117,8			1.644	1	1 18	
19. Sucina Golf	256,6	278,3	534,9	900		1 18	
20. Altos de Sucina	136,6			705	1	1 18	
21. Golf Sucina	59,9			400		1 18	
TORRE PACHECO							
22. La Torre Golf Resort	140,0			2.656	1	1 18	T
23. Las Terrazas	155,5			4.566		1 18	
24. Mar Menor Golf Resort I	70,0			746	1	1 18	T
25. Mar Menor Golf Resort II	88,5			1.796			
SAN JAVIER							
26. Roda Golf	100,0			1.800	1	1 18	T
LOS ALCÁZARES							
27. La Serena Golf	177,0			1.181	1	1 18	P
	4.450,95	1.304,3		44.191	19	TOTAL	

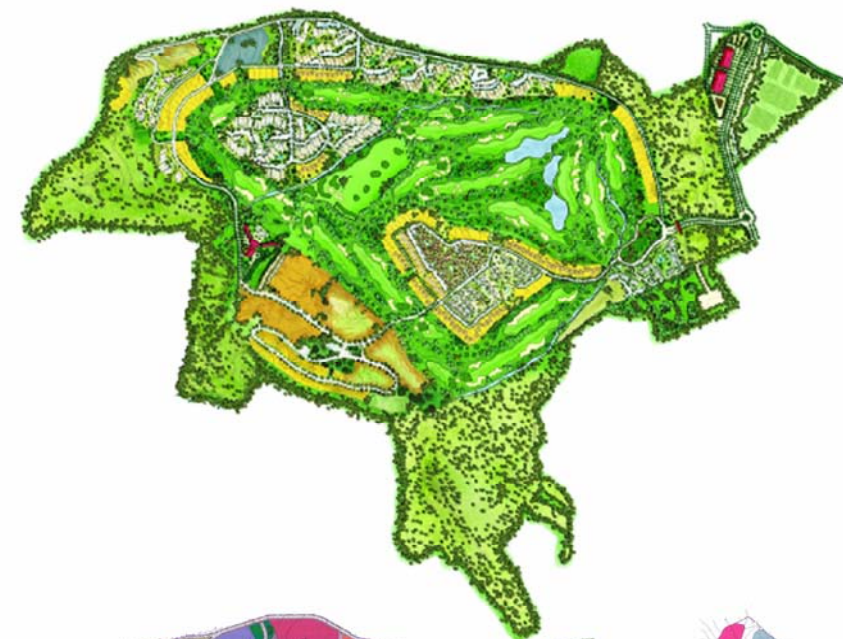
	Sin iniciar
	Movimiento tierras
	En ejecución
P	Parcialmente Terminado
T	Terminado

2-F30

Resorts incluidos en el ámbito de estudio
Elaboración propia según trabajo de campo y planos de ordenación. 2009

2.2.1.1 Enumeración y clasificación de los “resorts”

Los Resorts del ámbito se distribuyen en 4 municipios. De los 27, 21 se ubican en Murcia, 4 en Torre Pacheco, 1 en San Javier y 1 en Los Alcázares.



1. Corvera Golf And Country Club

Plano de ordenación MU05-217PG y plano comercial. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ, 2009

1. Corvera Golf And Country Club

Colindante a zonas verdes protegidas de la Sierra de Carrascoy. Destaca la calificación profesional del campo de golf, situado de manera central pero compacta y colocándose en su interior los equipamientos principales como hotel, Club, Zona Comercial. La tipología de vivienda es muy variada y se asienta en el perímetro.

Superficie

209,5 Ha

SSGG Ads. 49,3 Ha (23%)

SSGG No Ads. 10,2 Ha (6%)

Suelo Urbanizable **150,0 Ha (71%)**

Localización

Periurbanización

Grado de desarrollo

En obras

Número de Viviendas

1.845

Tipologías de Viviendas

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf

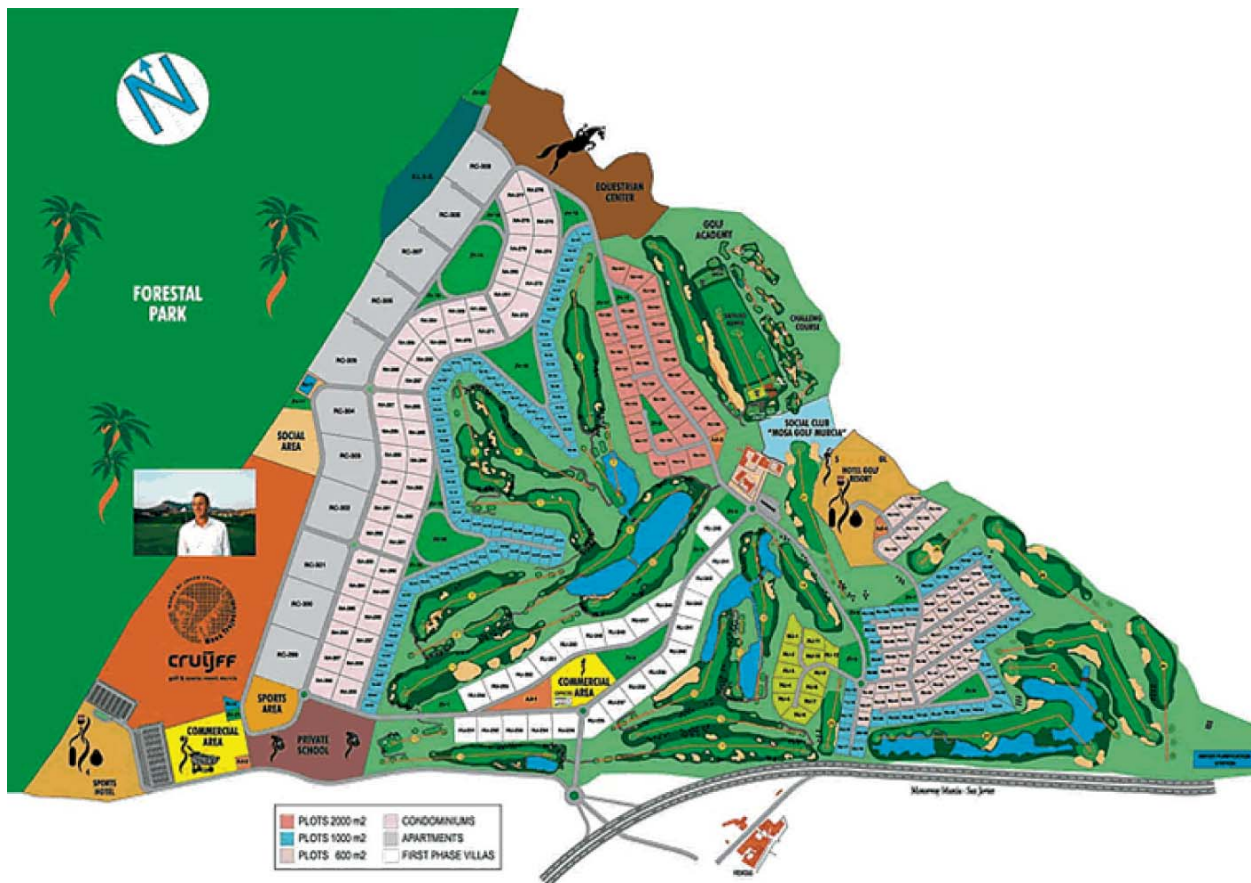
18 hoyos

Tipología del Golf

Profesional

Equipamientos

Hotel, Centro Médico, Zona Comercial



2.Mosa Trajectum Golf
Plano comercial. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

2.Mosa Trajectum Golf

Se encuentra colindante a zona verde Forestal, situando la edificación que es principalmente unifamiliar entre el campo de golf y esta.

Aunque también hay suelo residencial intercalado en el recorrido del golf, éste es eminentemente profesional y consta de la amplitud y requisitos para tal calificación.

Especialmente ejemplar es el empleo de suelos drenantes y vegetación autóctona de bajo consumo hídrico en el campo de golf y demás zonas verdes.

Superficie:

360 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Terminado parcialmente

Número de Viviendas:

1.500

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos, Unifamiliares

Campo de Golf:

27 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, Docente privado y público



3.Barmendi. United Golf Resorts
Elaboración propia a partir del plano de ordenación MU07-121PP.

3.Barmendi. United Golf Resorts

Destacar como el sector urbanizable se divide en dos partes bien diferenciadas y de diferente modelo. La norte y colindante a zona forestal es la de menor densidad edificatoria e incluye el campo de golf por lo que el trazado es más orgánico y la sur, en donde se ubica la mayor parte de las viviendas y de trama más regular y ortogonal.

Los Sistemas Generales Forestales Adscritos suponen más de la mitad del total.

Superficie Total:

537,8 Ha

SSGG Forestal Ads. 283,8 Ha (53%)

Suelo Urbanizable **254,0 Ha (47%)**

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

1.600

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos, Unifamiliares

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Como zona verde

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial



4.El Valle Golf
Plano de ordenación y plano comercial. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

4.El Valle Golf

La ordenación pretende en este caso distribuir las diferentes tipologías residenciales de manera difuminada, sin intención de concentrarlas ni tampoco simultanearlas. El campo de golf de categoría profesional ocupa el espacio central

Superficie:

128 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Terminado

Número de Viviendas:

688

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos, Unifamiliares

Campo de Golf:

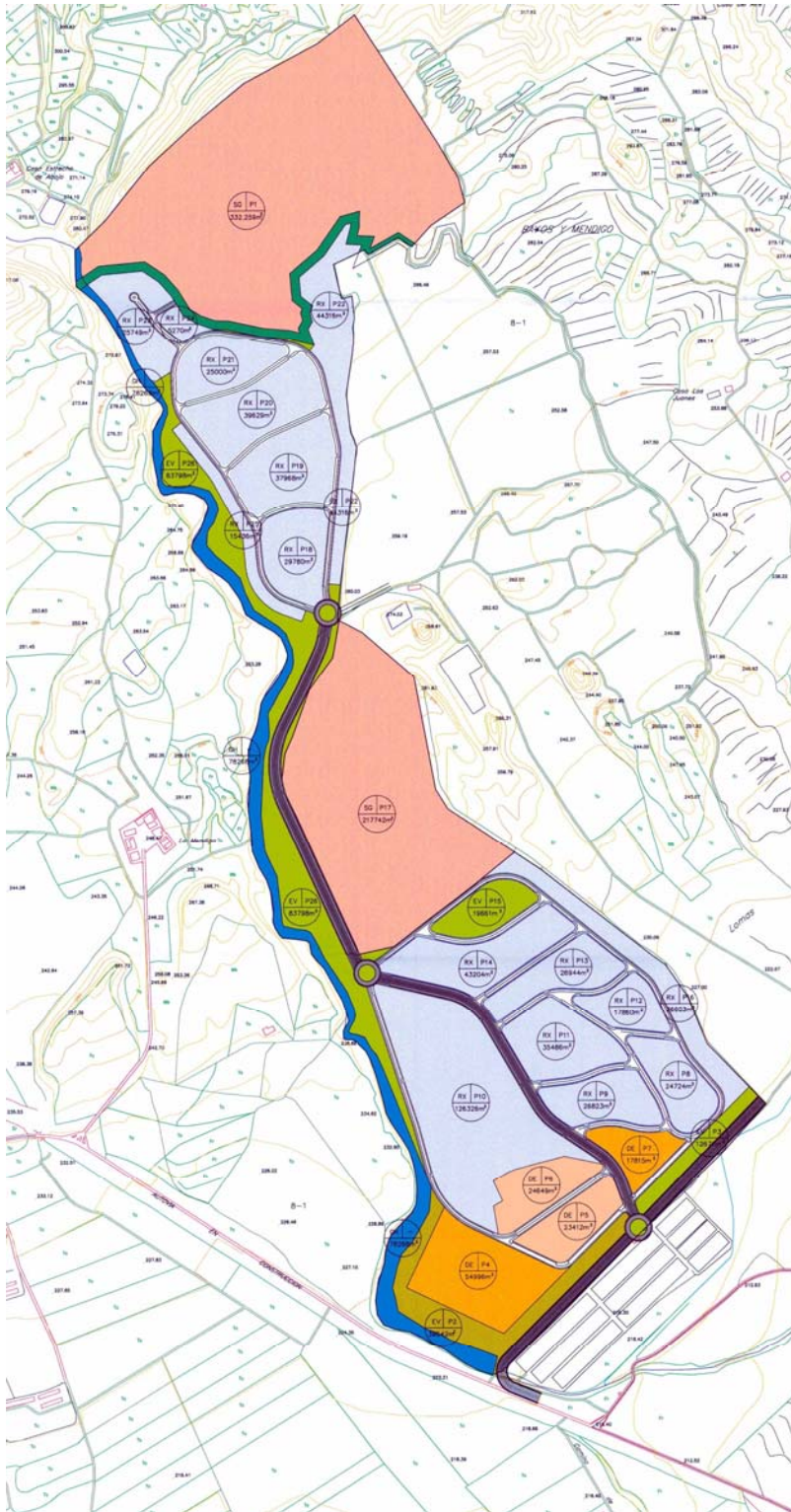
18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial



5.Finca Los Villares

Plano de ordenación MU05-007PP

5.Finca Los Villares

Carece de campo de Golf pero sin embargo se encuentra entre El Valle y Mosa Trajectum y cercano a Bamendi, los tres con campos de golf, conformando el complejo urbanizado que denomino de Baños y Mendigo

Superficie:

172,2 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin Iniciar

Número de Viviendas:

1.000

Tipologías de Viviendas:

Plurifamiliar principalmente

Campo de Golf:

No tiene

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, Deportiva



6. La Loma
 Plano de ordenación ZU-SP-MP5 y plano comercial

6.La Loma

Esta actuación consta de Mejora Ambiental en Sistema General Forestal Adscrito. Reseñar la clara zonificación de usos que dota al conjunto de un pequeño campo de golf, complementándolo con una amplia zona deportiva y de ocio. El habitual protagonismo del campo de golf no es en este caso tan evidente.

Superficie:

80,4 Ha

SSGG Forestal Ads. 25,5 Ha (32%)

Suelo Urbanizable **54,9 Ha (68%)**

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

446

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos, Unifamiliares

Campo de Golf:

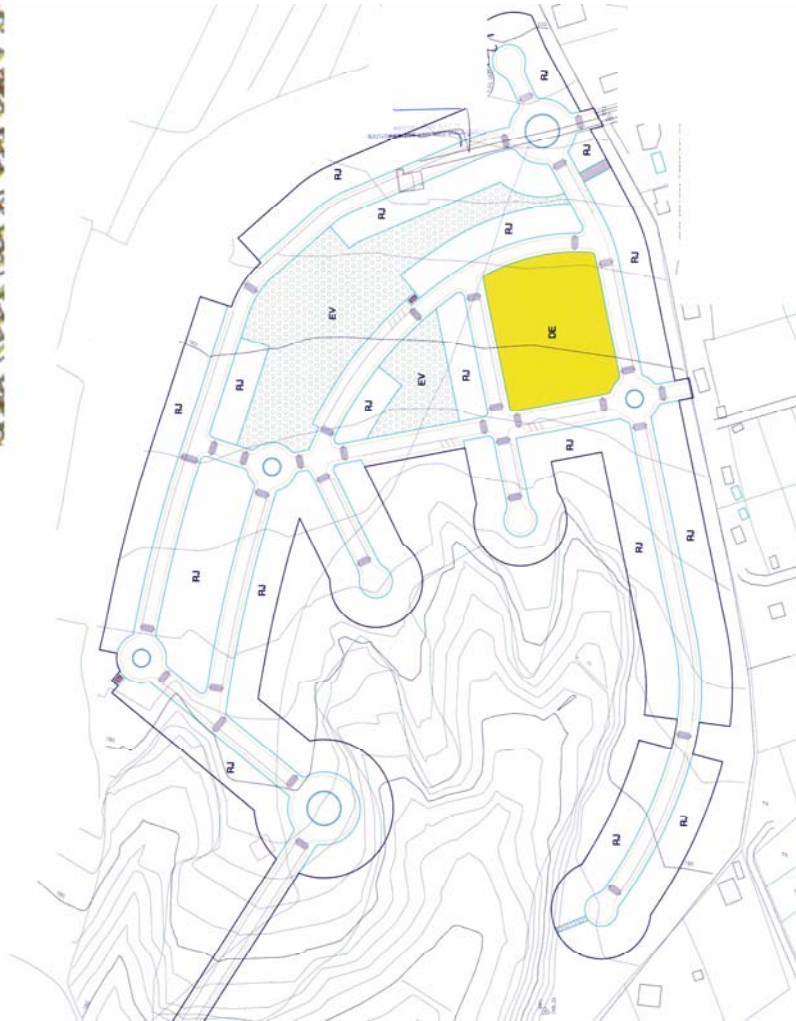
9 hoyos

Tipología del Golf:

Como otro equipamiento

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial y Deportiva



7.La Tercia y Camposol

Las dos urbanizaciones situadas junto a la autovía RM-19, son colindantes y se encuentran muy próximas a diferentes Resorts, por tanto aprovecharán los diferentes equipamientos de estos.

Superficie:

31,3 (norte) y 69,2 Ha (sur)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

311 y 450

Tipologías de Viviendas:

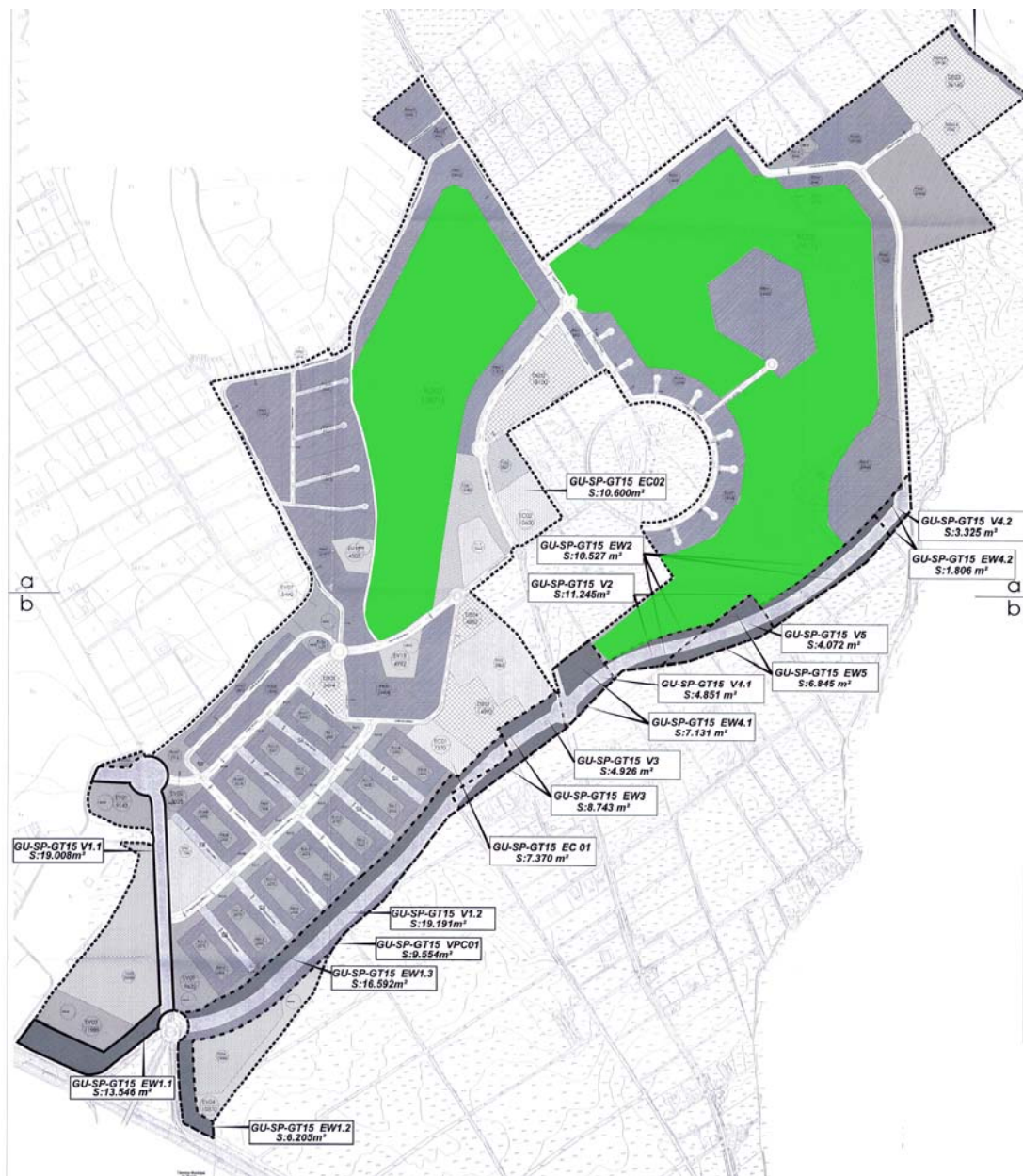
Apartamentos, Unifamiliares

Campo de Golf:

No tienen

Equipamientos:

Hotel y equipamiento deportivo



8. Tres Molinos Norte y Sur

Plano de ordenación MU06-046PP, Tres Molinos Sur. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

8.Tres Molinos Resort Norte y Sur

Este Resort se divide en sur y norte, cada parte funciona independientemente la una de la otra aunque complementándose a nivel de equipamientos adicionales al golf.

El sector Sur consta de un SSGG Forestal Adscrito repartido en dos sectores que suponen más de la mitad del total.

Superficie:

Norte 175,7 Ha

Sur 280,0 Ha

SSGG Forestal Ads. 142,7 Ha (51%)

Suelo Urbanizable **137,3 Ha (49%)**

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

En obras (sur)

Sin iniciar (norte)

Número de Viviendas:

2.500 y 2.000

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos, Unifamiliares

Campo de Golf:

Dos de 18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, Deportiva



9.Los Granados Golf Resort
Plano de ordenación MU06-050PP y plano comercial

9.Los Granados Golf Resort

El ámbito se desglosa en tres partes, dos de ellas participan en la mayoría de la Mejora Ambiental, los SSGG Forestales Adscritos. En el Resort el campo de Golf funciona como zona verde, no es un campo profesional en el que prime el óptimo desarrollo del juego. En todo momento las viviendas rodean los diferentes hoyos

Superficie:

270,9 Ha

SSGG Forestal 169 Ha (62%)

Suelo Urbanizable **101 Ha (38%)**

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

2.380

Tipologías de Viviendas:

Principalmente Plurifamiliar

Campo de Golf:

9 hoyos

Tipología del Golf:

Como zona verde

Equipamientos:

Hotel, Zona comercial y deportiva



10.El Escobar Real Golf
Plano de ordenación MU03-155PP . Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

10.El Escobar Real Golf

En el caso especial de la Finca El Escobar cuenta con una superficie urbanizable de 200 ha. inscrita en 316 ha. de terrenos No Urbanizables correspondiente a GF Sistema General Forestal que supone más del 60%.

Se “envuelve” lo urbanizado suponiendo isla dentro de la Mejora Ambiental.

Superficie: **516 Ha**

SSGG Forestal 316 Ha (61%)

Suelo Urbanizable 200 Ha (39%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

En obras

Número de Viviendas:

2.874

Tipologías de Viviendas:

Unifamiliares

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Como zona verde

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial de Ocio y Deportiva



11.Los Cañares

Plano de ordenación comercial MU05-194PP. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

11.Los Cañares

Destaca el Sistema General Adscrito situado en suelo no urbanizable de protección de la naturaleza y usos forestales que participa en la Mejora Ambiental del desarrollo siendo esta del 29%.

Superficie:

99,2 Ha

SSGG. Forestal Ads 29,1 Ha(29%)

Suelo Urbanizable 70,1 Ha (71%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

En obras

Número de Viviendas:

900

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliar

Campo de Golf:

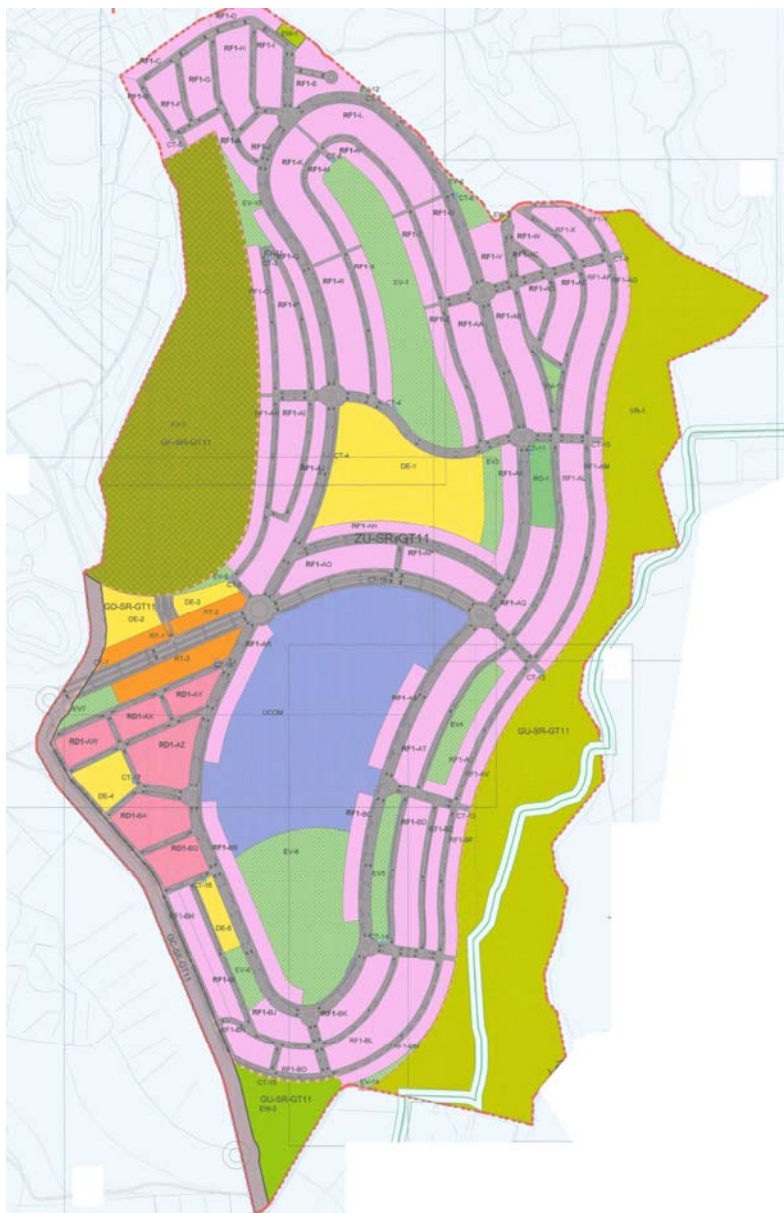
9 hoyos

Tipología del Golf:

Como otro equipamiento

Equipamientos:

Zona Comercial, de ocio y deportiva



12.La Tercia Real / Hacienda El Pino
 Plano de ordenación MU06-229PP. . Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

12.La Tercia Real / Hacienda El Pino

Esta urbanización que carece de campo de golf, forma parte de lo que denomino Complejo urbanizado de La Tercia compuesto además por 5 resorts de golf.

Es curiosa la ordenación ubicando en el centro y a modo de “green” las zonas verdes y equipamientos varios. La mejora ambiental rebasa el mínimo del 25%, compuesta por SG Forestal y Parques Recreativos situados en los bordes.

Superficie:

129,9 Ha

Suelo Urbanizable 92,7 Ha (72%)

Mejora Ambiental 36,8 Ha (28%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

En obras

Número de Viviendas:

975

Tipologías de Viviendas:

Unifamiliares adosadas y aisladas

Campo de Golf:

No tiene

Equipamientos:

Zona Comercial y deportiva



13. Hacienda Riquelme
Plano de ordenación MU04-115PG y plano comercial

13.Hacienda Riquelme

Este Resort de Polaris forma parte del Complejo de Sucina que más adelante se define. La tipología existente es la de apartamentos organizados siempre a lo largo del perímetro del golf e intercalándose en el desarrollo de los 18 hoyos, funcionando éste como zona verde del conjunto por encima de una catalogación de campo Profesional.

Superficie:

135,3 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Finalizado

Número de Viviendas:

1.864

Tipologías de Viviendas:

Plurifamiliares

Campo de Golf:

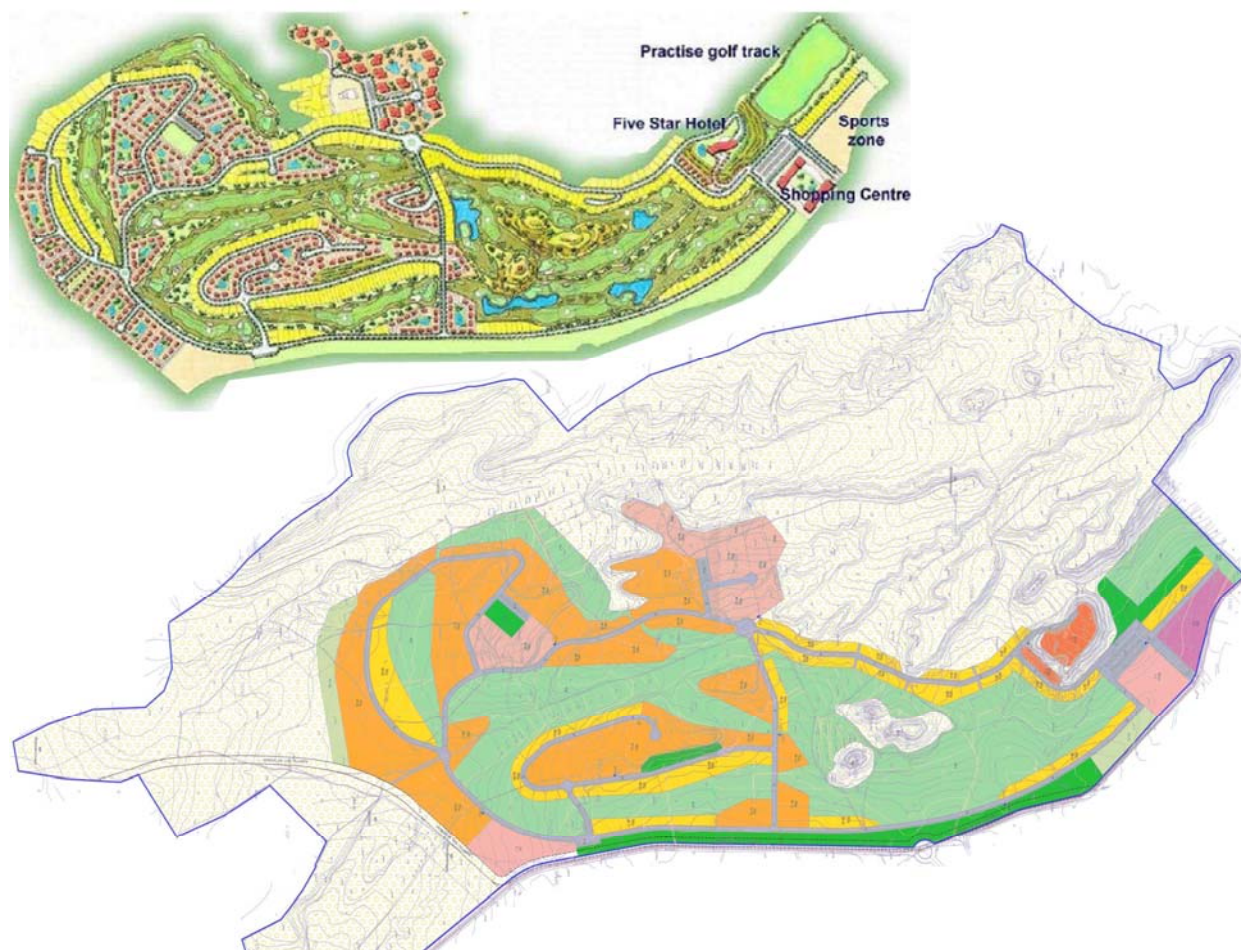
18 hoyos

Tipología del Golf:

Como Zona Verde

Equipamientos:

Zona Comercial, de ocio y deportiva



14. Peraleja Golf

Plano de ordenación MU03-197PP . . Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

14.Peraleja Golf

La superficie de mejora ambiental ocupa un 60% frente a una ocupación de suelo para uso residencial de apenas 16%.

Un Resort de gran calidad arquitectónica en sus viviendas y campo de golf Profesional. Predomina la vivienda unifamiliar aislada y adosada frente a la Plurifamiliar.

Superficie:

317,2 Ha

Suelo Urbanizable 125,1 Ha (39,5%)

Mejora Ambiental 192,1 Ha (60,5%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Terminado parcialmente

Número de Viviendas:

1.400

Tipologías de Viviendas:

Unifamiliares y colectivas

Campo de Golf:

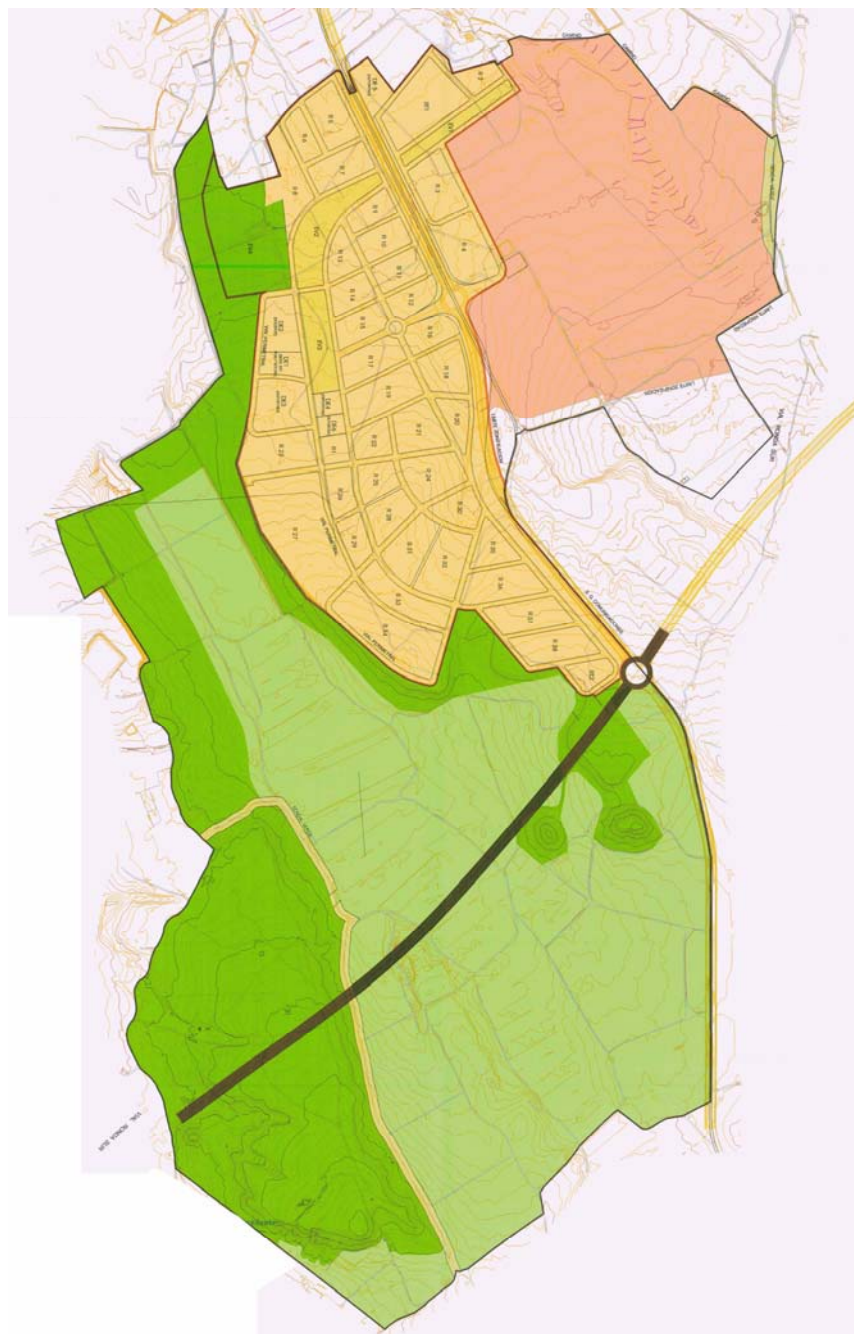
18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, de ocio y deportiva



15. Edén del Mar
Plano de ordenación MU04-145PP

15.Eden del Mar

En situación muy próxima a Peraleja Golf dedica un porcentaje de Mejora Ambiental más ajustado al mínimo del 25%, en este caso el 27,7%. El diseño segrega la parte residencial de la del golf, existiendo una clara zonificación y rodeando el campo de golf de las zonas verdes de Mejor Ambiental.

Superficie:

318,7 Ha

Mejora Ambiental 88,5 Ha (27,7%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

3.000

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Como otro equipamiento

Equipamientos:

Zona Comercial, de ocio, deportiva y docente



16. Ochando Golf
 Plano de ordenación MU05-239PP y plano comercial. . Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

16.Ochando Golf

Incluido en lo que denomino Complejo de Sucina, compuesto por 8 resorts.

El campo de golf se sitúa de manera central, predominando sobre la vivienda que se distribuye perimetralmente al mismo y en ningún momento atraviesa el espacio central. Destacar además la existencia complementaria de equipamientos deportivos además del golf.

Superficie:

344 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

En obras

Número de Viviendas:

2.064

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

27 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, de ocio y deportiva

17.Peysa Golf Mar Menor

La ordenación se realiza a modo de “paraninfo” central en donde se concentra el campo de golf alrededor del cual se sitúan el resto de los usos con un perímetro estrecho de Mejora Ambiental. Nada que ver con otras ordenaciones de ámbitos más irregulares.

Superficie:

117,8 Ha

Suelo Residencial 47,1 Ha (40%)

Mejora Ambiental 44,51 Ha (37,7%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

1.644

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

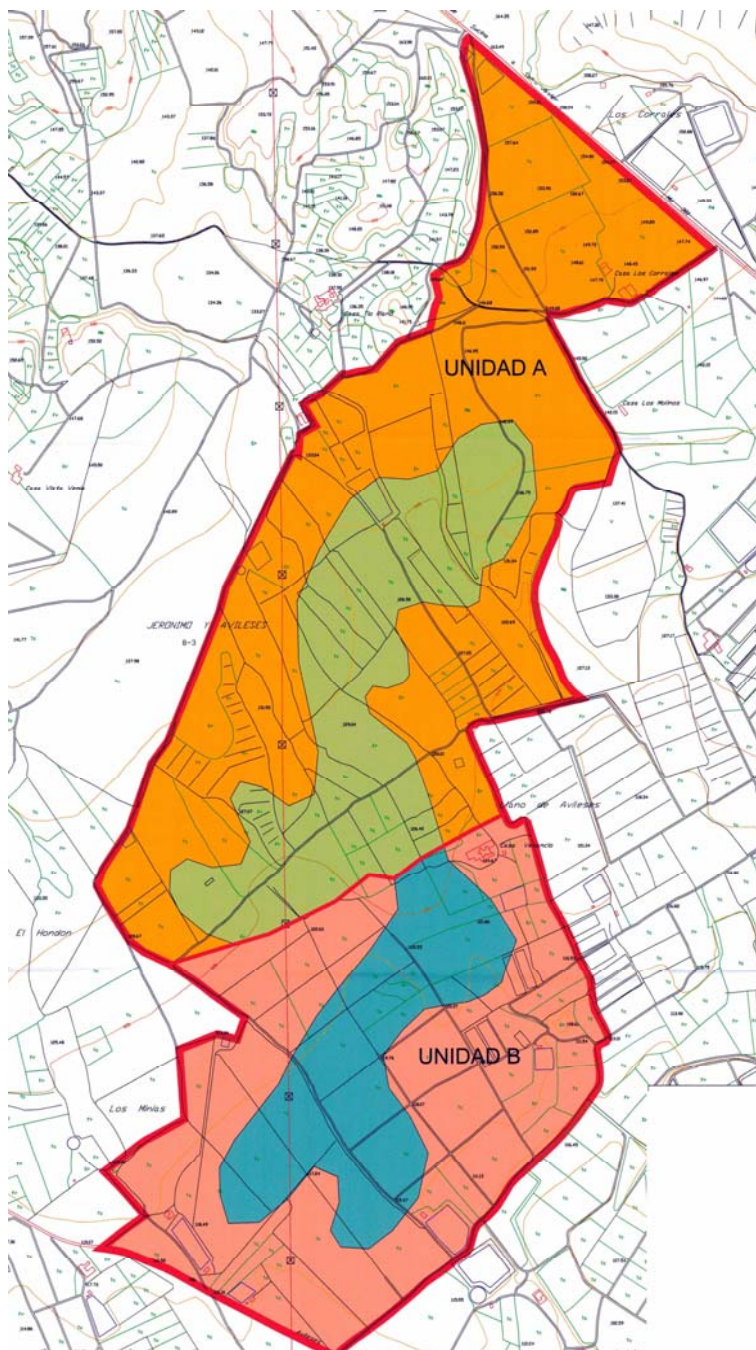
18 hoyos

Tipología del Golf:

Como otro equipamiento

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial y de Ocio, Deportiva



18.Sucina Golf

Este Resort tiene como Sistema General Forestal Adscrito dos ámbitos que cuentan con 255,7 y 22,6 Has suponiendo un 52% del total.

La superficie propia urbanizable se asienta sobre Suelo Urbanizable sin sectorizar con Tolerancia Residencial. El campo de golf se sitúa en el centro si bien la superficie residencial perimetral predomina sobre esta.

Superficie:

534,9 Ha

Suelo Residencial 256,6 Ha (47,9%)

Mejora Ambiental 278,2 Ha (52,1%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

900

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

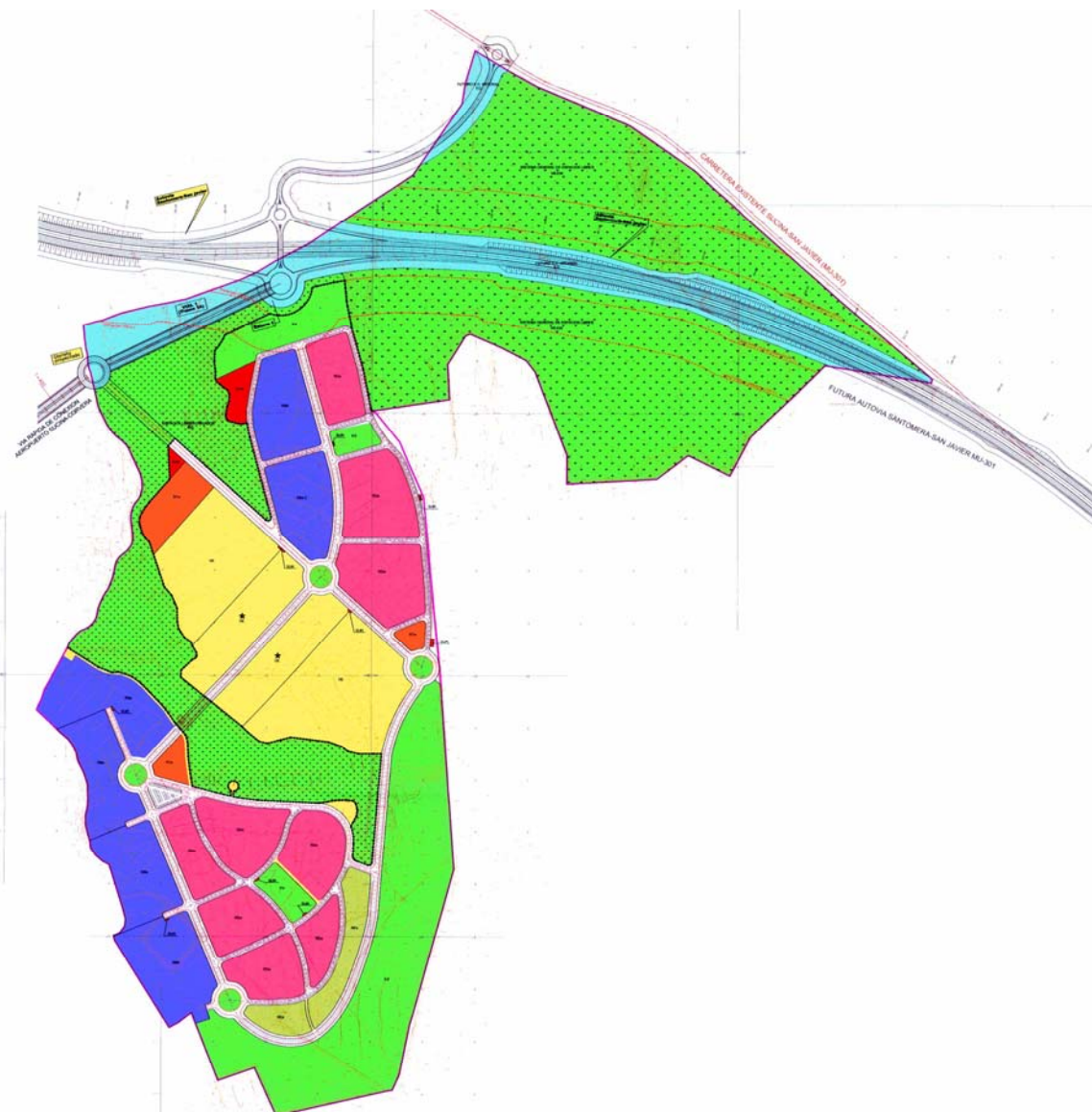
18 hoyos

Tipología del Golf:

Como Zona Verde

Equipamientos:

Zona Comercial y de Ocio, Deportiva



19. Altos de Sucina
Plano de ordenación MU05-212PP

19. Altos De Sucina

Ubicado en el Complejo urbanizado de Sucina. De estructura irregular, combina suelo residencial de diferentes tipos de vivienda unifamiliar, terciario, equipamientos y demás construcciones con las zonas verdes, actuando a modo de “colchón” visual y acústico de la próxima circunvalación de Sucina. El campo es de golf planeado no es prioritario, consta de 9 hoyos y es parte del resto de espacios libres y equipamientos del conjunto.

Superficie:

136,6 Ha

Mejora Ambiental 54,7 Ha (40%)

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

705

Tipologías de Viviendas:

Unifamiliares

Campo de Golf:

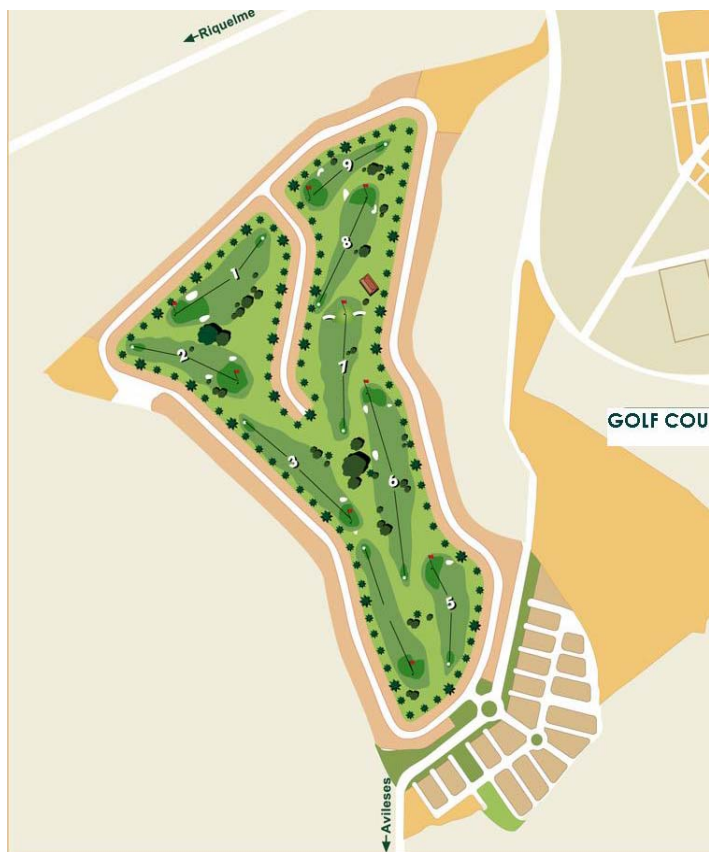
9 hoyos

Tipología del Golf:

Como otro equipamiento

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial y de Ocio, Deportiva



20.Golf Sucina

Se tienen pocos datos de este resort., aunque está aprobado inicialmente el Plan Parcial. La ordenación es zonificada, por un lado la zona residencial reticulada y por otra la del golf orgánica. Se sitúa muy próximo a Sucina como un ensanche del mismo.

Superficie:

59,9 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

400

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

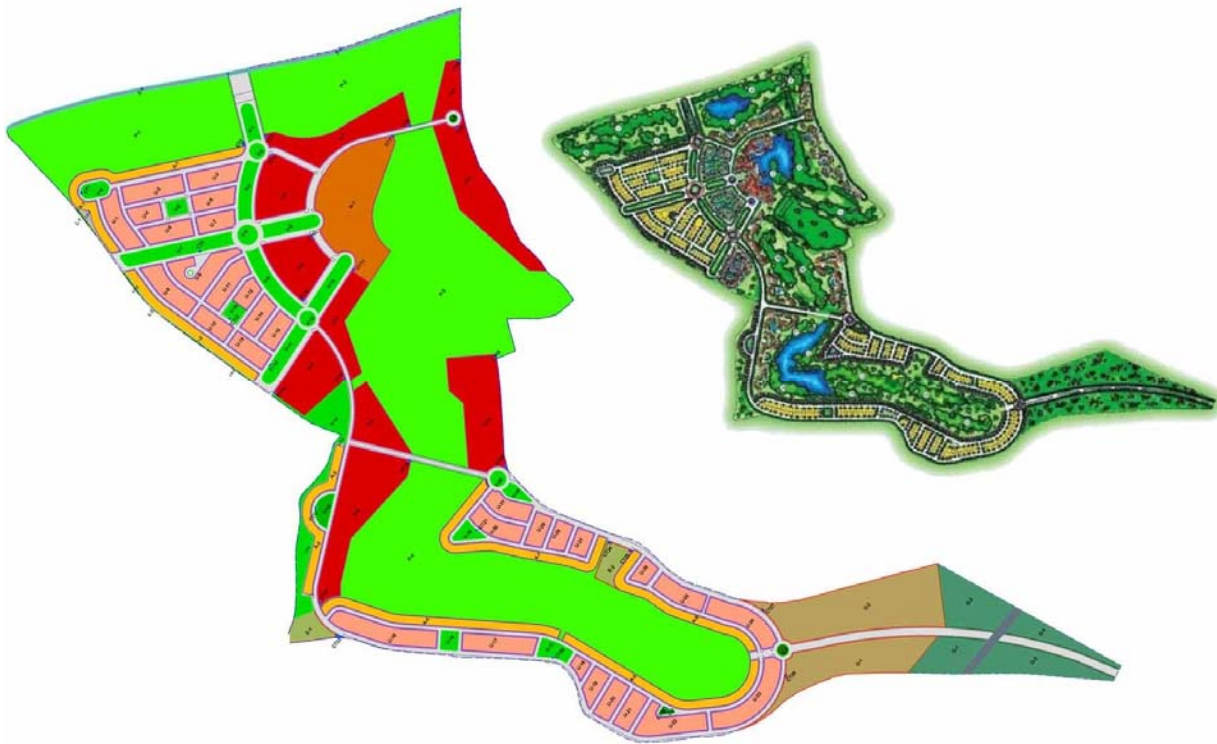
9 hoyos

Tipología del Golf:

Como otro equipamiento

Equipamientos:

Deportiva



21. La Torre Golf

Plano de ordenación PP-La Torre y plano comercial. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

21. La Torre Golf

Este resort situado junto a la autovía RM-19 tiene una gran densidad en comparación con otros de su entorno, la mayoría de sus edificios de viviendas se concentran junto la zona hotelera y comercial conformando un cierto aspecto urbano mientras que las unifamiliares se separa de esta zona. La geometría longitudinal del ámbito permite esta diferenciación.

Superficie:

140 Ha

Localización:

Periurbanización turística

Grado de desarrollo:

Terminado

Número de Viviendas:

2.656

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos, adosados y villas

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional.

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial y de Ocio, deportiva



22. Mar Menor Golf I y II

Planos de ordenación PP-Mar Menor I y II y planos comerciales. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

22. Mar Menor Golf I y II

Este Resort lo forman dos fases complementarias. La primera y más interior se compone de viviendas unifamiliares exentas y la segunda trata de manera el límite sur con la carretera de RM-F30 que en el futuro se convertirá en la autovía que unirá Los Alcázares con la A-30 circunvalando Torre Pacheco. Este frente se ha tratado con vivienda colectiva y bulvar de locales comerciales. De especial importancia es la proximidad a Torre Pacheco.

Superficie:

158,5 Ha

Localización:

Periurbanización litoral

Grado de desarrollo:

Terminada parcialmente

Número de Viviendas:

2.542

Tipologías de Viviendas:

Unifamiliares y apartamentos

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Como Zona Verde

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, de ocio y deportiva



23. Las Terrazas Golf

Plano de ordenación PP-Las Terrazas y plano comercial. Ortofoto (Cartomur) 2009

23. Las Terrazas Golf

Situado entre Torre Pacheco y Los Alcázares y cercano al resort Mar Menor, junto a la carretera de RM-F30 (futura autovía).

La ordenación se realiza de modo que el viario perimetral se ramifica en fondos de saco que dan acceso a los edificios de viviendas, dejando entre viarios zonas verdes que hacen la transición al campo de golf, participando de su “verde” pero no afectando al desarrollo del mismo. Los principales equipamientos se concentran a modo de “islas” rodeado del golf.

Superficie:

155,5 Ha

Localización:

Periurbanización litoral

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

4.566

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos.

Campo de Golf:

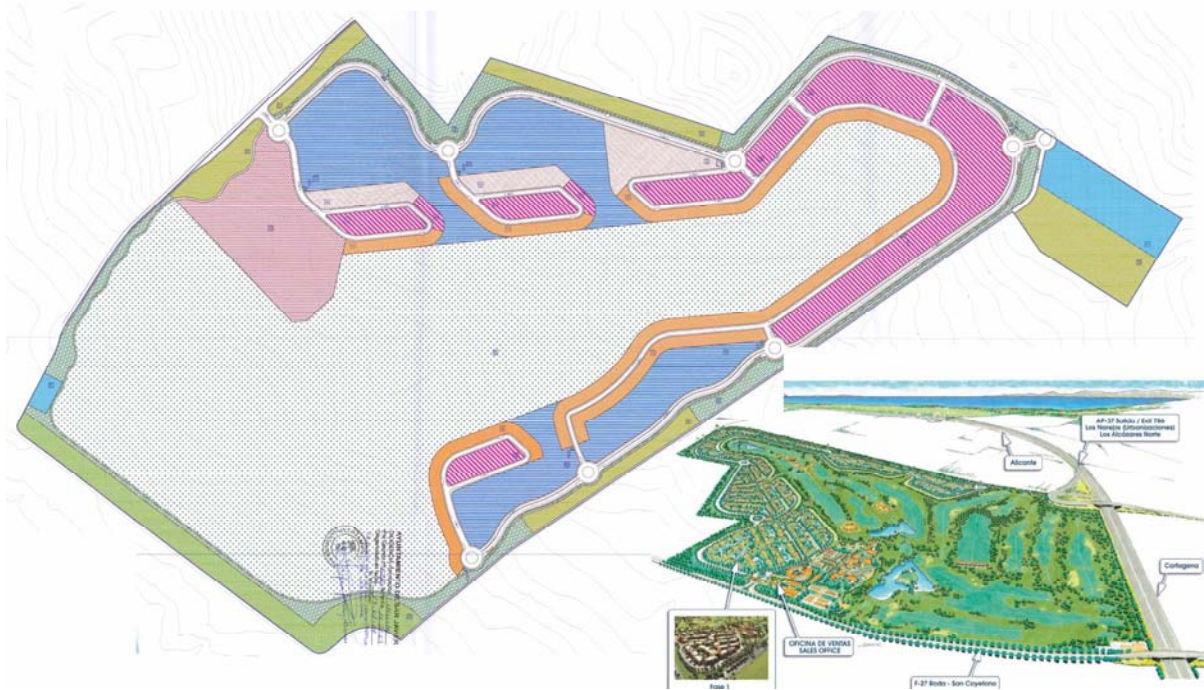
18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Zona Comercial, de ocio y deportiva



24. RodaGolf

Plano de ordenación SJ04-006PP y plano comercial. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

24. Roda Golf

Al igual que La Serena Golf, aún perteneciendo a San Javier, se encuentra próximo al creciente núcleo urbano de Los Alcázares y colindante a la autovía AP-7. Su esquema de distribución es similar al de otros resorts más remotos y sin referencias urbanas cercanas. El campo de golf es profesional y se desarrolla ampliamente en superficie para facilitar un óptimo funcionamiento del mismo. Las viviendas se concentran en la zona central y norte, liberando la parte más ancha del sur.

Superficie:

100 Ha

Localización:

Periurbanización litoral

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

1.800

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial y Deportiva.



25. Serena Golf

Plano de ordenación AZ04-090PP. Ortofoto (Cartomur) y foto in situ 2009

25. La Serena Golf

Este Resort es prolongación del ensanche de Los Alcázares, adoptando en su zona Este, correspondiente a suelo residencial y de tipología principalmente plurifamiliar, colindante a la urbana, una trama de retícula habitual de los crecimientos de las ciudades.

La parte opuesta, se interpone entre la primera y la autovía AP7, pertenece al campo de Golf, Club y Hotel, viviendas unifamiliares y demás zonas verdes.

El crecimiento actual y futuro propio de esta ribera del Mar Menor, asimilará rápidamente a este resort al igual que al de Roda Golf, ambos singulares por encontrarse tan próximos a Los Alcázares, participando de una vida urbana inédita para el resto de los Resorts que se estudian.

Superficie:

177 Ha

Localización:

Periurbanización (Los Alcázares)

Grado de desarrollo:

Sin iniciar

Número de Viviendas:

1.181

Tipologías de Viviendas:

Apartamentos y Unifamiliares

Campo de Golf:

18 hoyos

Tipología del Golf:

Profesional

Equipamientos:

Hotel, Zona Comercial, Deportiva y de Ocio

2.2.2 Generalidades y elementos de los “resort”

La implantación de los “resorts” en el medio murciano es reciente, inicialmente fueron más de una treintena los planteados además de otras urbanizaciones sin golf pero anexas a las anteriores.

Generalmente se asientan alejados de la ciudad, junto a paisajes o entornos naturales, con una delimitación precisa del ámbito pero con una configuración interior de baja densidad que dispone de una gran extensión de suelo. Se ubican próximos a infraestructuras de gran capacidad (aeropuerto, autovías, etc.)

En los alrededores de varios núcleos mayores de población surgen en los años setenta del siglo pasado varias urbanizaciones, pequeños barrios de viviendas unifamiliares para gentes acomodadas. Algunos ejemplos que vienen de más atrás han continuado creciendo y densificándose después. Sin embargo la dimensión cuantitativa y temporal del fenómeno “resort” es diferente.

Como se ha aludido en varias ocasiones, se trata de crear “ex novo” pequeñas ciudades (entre mil y tres mil viviendas) orientadas mayoritariamente a nuevos residentes en la Región y que en muchos casos superan en extensión a los núcleos urbanos cercanos.

Uno de sus atractivos principales radica en las condiciones naturales, clima, paisaje, asociadas a los entornos de campos de golf, y a una variada oferta de ese deporte y otros que puedan derivarse de una vida en contacto con la naturaleza. Por estas razones suele interpretarse como un nuevo modelo turístico que rechaza la masificación del litoral y presume que la playa ha dejado de ser un atractivo.

Su morfología, en ciertos casos, se asemeja a las “gated-communities” americanas (comunidades cerradas) en dónde el acceso está centralizado y con vigilancia.

La Región de Murcia presenta unas condiciones excepcionales para el éxito de instalaciones residenciales ligadas al deporte del golf. Un clima muy benigno con más de 320 días al año de sol con una temperatura media anual de 21°¹. Su emplazamiento entre la Costa del Sol y la Costa Blanca le permite atraer a turistas descontentos con la masificación de ambos destinos, además, ofrece 250 kilómetros de costa a dos mares el Mar Mediterráneo y el Mar Menor.

La política turística regional le reconoce un valor primordial por cuanto ve en este modelo integral de naturaleza y deporte la oportunidad de superar la fuerte estacionalidad que soporta el modelo actual.

Todos los municipios del ámbito de estudio que suponen una superficie de aproximadamente 640 Km², cuentan en mayor o menor medida con varios proyectos de tal naturaleza. Se aprovechan las ventajas derivadas de su situación estratégica. A las de índole natural, antes apuntadas, se añade la proximidad o cercanía del mar, su ubicación en el corredor mediterráneo, etc.

1. Temperaturas medias, horas de sol y precipitación acuosa por CCAA. Datos INE

	Sup. Ha	Sup. SS GG Adscritos Ha.	Sup Total Ha.	Nº Viv.	Hoteles	Campos de Golf/Hoyos	Elaborado 2009
MURCIA							
1. Corvera Golf & Country Club	150,0	59,5	209,5	1.845	1	1 18	
2. Mosa Trajectum Golf	360,0			1.500	1	1 27	P
3. Bamendi-United Golf Resorts	254,0	283,8	537,8	1.600	1	1 18	
4. El Valle Golf Resort	128,0			688	1	1 18	T
5. Finca Los Villares	172,2			1.000	1	NO	
6. La Loma Resort	54,9	25,5	80,4	446	1	1 18	
7. La Tercia-United Golf	31,3			311	1	NO	
8. Camposol	69,2			450		NO	
9. Tres Molinos Resort	175,7			2.500	1	1 18	
	137,3	142,7	280,0	2.000		1 18	
10. Los Granados Golf Resort	101,3	169,5	270,8	2.380	1	1 9	
11. El Escobar Real Golf	200,0	316,0	516,0	2.874	1	1 18	
12. Los Cañares	70,1	29,0	99,1	900		1 9	
13. La Tercia Real / H. del Pino	129,9			975		NO	
14. Hacienda Riquelme	135,3			1.864	1	1 18	T
15. Peraleja Golf	317,2			1.400	1	1 18	P
16. Eden del Mar	318,7			3.000		1 18	
17. La Hacienda de Ochando	344,0			2.064	1	1 27	
18. Peysa Golf Mar Menor	117,8			1.644	1	1 18	
19. Sucina Golf	256,6	278,3	534,9	900		1 18	
20. Altos de Sucina	136,6			705	1	1 18	
21. Golf Sucina	59,9			400		1 18	
TORRE PACHECO							
22. La Torre Golf Resort	140,0			2.656	1	1 18	T
23. Las Terrazas	155,5			4.566		1 18	
24. Mar Menor Golf Resort I	70,0			746	1	1 18	T
25. Mar Menor Golf Resort II	88,5			1.796			
SAN JAVIER							
26. Roda Golf	100,0			1.800	1	1 18	T
LOS ALCÁZARES							
27. La Serena Golf	177,0			1.181	1	1 18	P
	4.450,95	1.304,3		44.191	19	TOTAL	

	Sin iniciar
	Movimiento tierras
	En ejecución
P	Parcialmente Terminado
T	Terminado

2-F31

Resorts incluidos en el ámbito de estudio
Elaboración propia según trabajo de campo y planos de ordenación. 2009

Las amplias disponibilidades de suelo, además de la carencia o dificultad de otras alternativas de uso, contribuyen a orientar hacia esos fines buena parte de las energías disponibles.

Según el cuadro **2-F31**, podemos definir el “resort” tipo en la zona como con una superficie media de 200¹ hectáreas y 2.000¹ viviendas, es decir 10 viv./ha, de tipología predominantemente unifamiliar y al menos con un campo de golf de 18 hoyos y hotel¹. Este modelo ha proporcionado en unos primeros momentos fuertes plusvalías y ganancias. Sin embargo, de los 27 “resorts” incluidos en la zona de estudio, con una superficie global de 4.450¹ ha y unas 44.190 viviendas¹, un 37%¹ ni si quiera ha comenzado a construirse.

Además de los “resorts” que se encuentran en fase inicial contamos con un 70%¹ no finalizado (*datos elaborados según trabajo de campo y documentación de planes parciales en diferente estado de tramitación 2010*).

Debido a la forma integral de construirse de algunos de ellos, es decir, urbanismo y edificación simultáneamente, se han podido visitar: Mar Menor Golf, El Valle, Hacienda Riquelme, Mosa Trajectum, Peraleja Golf, Roda Golf, La Torre y Serena Golf.

Queda por ver si el mercado terminará absorbiendo la oferta que hasta hoy se ha creado, es decir, 13.200¹ viviendas para luego comprobar si se terminan por materializar el resto de propuestas que completen las 44.200¹ viviendas totales.

Reseñar nuevamente que esta profusión de nuevas urbanizaciones, con miles de viviendas, conlleva un considerable impacto en la organización espacial y urbana del área. Además de aquellos aspectos de carácter económico y productivo a los que ya se ha hecho puntual referencia:

- Incremento extraordinario de consumo de suelo y de aumento de las áreas urbanizadas. El eje de influencia Murcia-Cartagena, puede adquirir ahora una presencia más reforzada con el desarrollo de esta zona.
- La tipología dominante de estas construcciones muestra rasgos propios de la ciudad-difusa, con todo lo que ello representa, no sólo en sus rasgos morfológicos, sino también orgánicos y de funcionamiento interno² e incluso en su propia gobernanza. Sus implicaciones en un medio natural de inestable equilibrio también deben valorarse y tenerse presente³.

1. Datos de los resorts obtenidos a partir de información de planos de ordenación, comercial, del promotor e inspección *in situ*.

2. Indovina, F. “Algunes consideracions sobre la ciutat difusa”. Documents d’Anàlisi Geogràfica, nº 33. 1998. pp. 21-32.

3. Thornes, J. Trabajaando con la naturaleza para conseguir un desarrollo sostenible en la Región de Murcia. 2006. pp. 19-28.

- Las demandas y consumos de agua implícitos en este modelo de desarrollo constituyen otro apartado sobresaliente; en especial dado el déficit existente.

Bien es cierto que su proximidad al mar facilita que la desalación proporcione esos recursos y que pueden asumirse tales costes, sin tener que entrar en competencia con otros usos.

- Los “resorts” inicialmente están generando riqueza y puestos de trabajo dentro de un área, con grandes debilidades en sus bases económicas y productivas

- Los “resorts” llevan aparejados destacadas servidumbres, muchas de las cuales tardan tiempo en aparecer en su auténtica dimensión, si bien ya están mostrando su presencia, tal y como ocurre con todo lo relacionado con el tráfico, la accesibilidad y la conexión, en el ámbito interior y hacia el exterior.

En todos los espacios urbanos actuales uno de los grandes asuntos difíciles de resolver son los relacionados con la movilidad, accesibilidad y conexiones territoriales. Constituyen elementos prioritarios a solventar para evitar situaciones de desenclave; pero, si se regulan de forma suficiente, pueden llegar a ser un activo destacado¹. En el ámbito de estudio, la dimensión espacial ocupada, la morfología de la trama básica de centros, la tipología de organización y funcionamiento y la enorme dispersión de algunas anteriores y otras nuevas tipologías, alcanzan dimensión sobresaliente, en referencia a lo que cabría esperar de un volumen de población semejante al radicado en ella, pero organizado con otra morfología.

En resumidas cuentas, un problema esencial radica en que la población jalona y ocupa un ámbito territorial demasiado extenso, polinuclear, con rupturas de continuidad, lo contrario a lo que sucede en situaciones donde existe un núcleo grande, compacto, pleno de consolidación edificatoria. Esta realidad impulsa un protagonismo de la carretera, frente a otros modos de transporte, debido a que éste, por su menor ruptura de carga, se presenta más favorable a su uso masivo². También se añade a ello que el tráfico ferroviario y a través de vías fijas apenas alcanza, por el momento, un valor simbólico.

1. Susino, J. “Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas”. Áreas urbanas y movilidad laboral en España, Gerona, M. Castañer, J. Vivente, G. Boix (ed.). 2001, pp. 141-163

2. Prelorenzo, C. “Infraestructures. Villes et territoires”. 2000. p.p. 279.

De manera muy escueta se añaden algunas consideraciones referentes a los distintos modos de transporte¹.

- Aparte de una serie de tramos viarios intraurbanos y de enlace con barrios y periferias cercanas, una elevada proporción de los desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, se canalizan a través de unas vías rápidas de gran capacidad (VRGC). La cantidad de kilómetros existentes (en el área, son todas de uso gratuito) puede parecer un oferta satisfactoria. Pero la realidad es que la trama existente se ve desbordada en varios de sus trechos, con intensidades medias diarias (IMD) superiores a los 100.000 vehículos. Esto sucede, en esencia, por la combinación de dos aspectos básicos: de un lado, la propia función de intersección nodal que el área desempeña dentro del corredor mediterráneo; de otro, lo que añaden las intensas necesidades y flujos generados en medio del área urbana, por el propio modelo espacial de organización y la constante difusión de formas de urbanización sustentadas en el uso masivo del vehículo privado.

- Es necesario y urgente terminar las VRGC proyectadas y ampliar la red, mediante la construcción de nuevos tramos que agilicen la circulación en aquellos trechos más congestionados. De no llevarse a cabo con premura tales sugerencias, se corre el riesgo de colapsar pronto la circulación en toda el área, creándose claras situaciones de deseconomía. La carencia que se padece en este apartado es una de las más urgentes, constituye una necesidad estratégica de primer orden. A pesar de los grandes esfuerzos realizados durante los últimos años la demanda aumenta con mayor rapidez a como lo hace la oferta. Se ha llegado a una espiral difícil de quebrar.

- El equipamiento medio en infraestructuras de transporte español está ya muy cerca del promedio comunitario. El gran lastre que retrasa esa comparación es el fuerte déficit ferroviario, muy descompensado internamente, entre una mejor situación de los tramos de AVE y el retraso del resto (Serrano, Schliephake, 2004). Pues bien, dentro de ese panorama y apartado, la Región de Murcia ofrece una de las peores realidades de toda España. Se puede afirmar sin exageración que durante todo el siglo pasado las inversiones realizadas en este modo de transporte han sido mínimas. Basta añadir que en 2008 no hay ni un solo kilómetro de doble vía, ni tampoco un kilómetro electrificado. Dentro del área urbana entre Murcia y Cartagena la presencia del ferrocarril, y otros modos de transporte asimilados, es casi testimonial. Sin embargo, por sus características topográficas, poblacionales y de red básica de núcleos urbanos, el ferrocarril de cercanías, podría constituir un modo adecuado de gran utilidad. Una red de ferrocarriles de cercanías que uniesen los principales centros urbanos constituiría un elemento vertebrador operativo. Ésta, combinada e integrada con la red nacional de vías de AVE o de velocidad alta, sería de gran valor estratégico para mejorar la accesibilidad interior del área y su integración con el resto de España. La reciente y en crecimiento red de tranvía de Murcia podría actuar como un elemento más de ayuda a la mejora de la movilidad interurbana.

-

1. Serrano Martínez, J.M^a. "El eje Murcia-Cartagena, ¿génesis de una futura región urbana?; potencial y debilidades". Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2007. p.p.163,164.

	Sup.Ámbito ha.	SS GG Ads ha.
MURCIA		
Corvera Golf & Country Club	150,0	59,5
Mosa Trajectum Golf	360,0	
Bamendi-United Golf Resorts	254,0	283,8
El Valle Golf Resort	128,0	
Finca Los Villares	172,2	
La Loma Resort	54,9	25,5
La Tercia-United Golf Resorts	31,3	
Camposol	69,2	
3 Molinos Resort	175,7	
	137,3	142,7
Los Granados Golf Resort	101,3	169,5
El Escobar Real Golf	200,0	316,0
Los Cañares	70,1	29,0
La Tercia Real	129,9	
Hacienda Riquelme	135,3	
Peraleja Golf	317,2	
Eden del Mar	318,7	
La Hacienda de Ochando Golf	344,0	
Peysa Golf Mar Menor	117,8	
Sucina Golf	256,6	278,3
Altos de Sucina	136,6	
Golf Sucina	59,9	
TOTAL CAMPO SUR DE MURCIA	3720,0	1304,3
%	74%	26%

- Destacar el nuevo aeropuerto proyectado en Corvera, será un elemento esencial para la Región y por tanto para los “resorts” en funcionamiento y los que pudieran en un futuro materializarse teniendo en cuenta que en muchos de ellos el porcentaje de extranjeros comunitarios es muy elevado y el transporte en avión resulta clave.

En lo que respecta al Campo de Murcia se exige que en la ordenación del ámbito sujeto a transformación, se diferencien por el planeamiento de desarrollo, normalmente planes parciales, tres áreas elementales:

- Área de concentración de usos turístico-residenciales. Abarca los terrenos del sector donde se ha de concentrar la edificabilidad con destino a uso residencial.
- Área de usos complementarios. Comprenderá terrenos incluidos en el sector que sean apropiados para la realización de actividades deportivas o recreativas en el medio natural, o la localización de equipamientos privados que resulten compatibles o complementarios con el proyecto turístico a desarrollar, y que impliquen bajo nivel de transformación urbanística. Se admiten en estas áreas usos de equipamientos y servicios de tipo deportivo, educativo, sanitario, asistencial, cultural, campamentos, hospedaje, restauración, ocio y espectáculos.
- Área de conservación y mejora ambiental. Comprende los suelos con destino a Sistema General, que han de ser excluidos del proceso urbanizador propiamente dicho y dedicados principalmente a usos de conservación y disfrute de la naturaleza. El área de conservación y mejora ambiental podrá delimitarse total o parcialmente dentro del propio sector sujeto a transformación urbanística o ser externa al mismo, previa justificación de su idoneidad en el Estudio de Incidencia Ambiental. En todo caso se incluirán en dicha área los suelos de mayor pendiente en el ámbito de la actuación (al menos el 75% de los suelos con más del 15% de pendiente); los suelos cubiertos de monte alto o monte bajo con buen nivel de conservación; los enclaves de relieve destacado y los espacios de singular valor. El instrumento de transformación establecerá los compromisos que el urbanizador haya de contraer en cuanto a la conservación y gestión ambiental de estos espacios. En caso de áreas externas, dichos compromisos podrán concretarse en las aportaciones económicas que se estimen oportunas para el adecuado tratamiento ambiental de los espacios cedidos, incluyendo el coste de su mantenimiento ordinario por un periodo de al menos diez años. Las áreas de conservación y mejora ambiental, de cesión obligatoria y gratuita al Ayuntamiento, supondrán al menos un 25% de la superficie del ámbito de la actuación y formarán parte del sistema general de espacios libres, del sistema general forestal o los sistemas generales de equipamientos e infraestructuras. Estos espacios podrán tener el carácter de Parque Recreativo o Parque Forestal en función de su naturaleza y características.

Como se puede ver en la tabla adjunta, la superficie de Sistemas Forestales Adscritos suponen en este ámbito un 26% de la superficie total. Destacar que además no se contabilizan las superficies correspondientes a mejora ambiental incluidas dentro de los sectores dedicados a transformación urbanística.

En el Campo de Murcia, se constatan varios ejemplos de estas áreas de conservación y mejora ambiental (fundamentalmente mejora de los accesos para vehículos especiales que puedan ser utilizados en los trabajos de conservación y vigilancia del Parque) destinados por proyectos del tipo “resort”:

Estos son el Plan Parcial de Ordenación de Finca La Naveta de 877.854 m2 de mejora ambiental destinados por el Plan Parcial Tres Molinos Golf Resort.

Y la mejora ambiental, Plan Parcial de Ordenación sector Norte de la pedanía de Gea y Truyols de 269.044 m2 destinados por el Plan Parcial El Valle Golf Resort.

Destacar también la figura de convenio urbanístico destinado a la reclasificación de suelos aptos para urbanizar según el artículo 158 de la LSRM que establece que:

“[...] las administraciones públicas y las entidades de Derecho público de ellas dependientes, así como los consorcios y sociedades urbanísticas, podrán suscribir convenios entre sí o con particulares, con la finalidad de establecer condiciones detalladas para la ejecución del planeamiento urbanístico, o bien para la formulación o modificación de éste”

Esta figura sin embargo ha sido empleada ampliamente, multiplicando la superficie de terrenos urbanizables, liberalizando suelo y facilitando aún más nuevos desarrollos urbanísticos.

2.2.3 Parámetros característicos y tipos de “Resort”

2.2.3.1 Parámetros Urbanísticos

- Edificabilidad. En estos desarrollos tan extensos la edificabilidad bruta oscila según la calificación del suelo. Desde la más baja $0,045 \text{ m}^2/\text{m}^2$, la media de $0,075 \text{ m}^2/\text{m}^2$ y las más alta $0,09 \text{ m}^2/\text{m}^2$, sin embargo en Torre Pacheco la edificabilidad es sustancialmente mayor $0,20 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

Trasladada a la edificabilidad neta por parcela en el caso de la pequeña parcela unifamiliar es del $0,7 \text{ m}^2/\text{m}^2$ construibles. Tener en cuenta que la edificabilidad suele concentrarse en áreas específicas, restantes de las zonas verdes, de mejora ambiental y viario¹.

- Servicios básicos. Es obligatorio que el espacio urbanizado tenga servicios básicos de electricidad, agua, teléfono, recogida de basuras, etc. Las conexiones a las redes generales se realizan por parte de los propietarios, aunque del mantenimiento y abastecimiento se encarga el municipio al que pertenece que de manera instantánea debe de servir a un gran número de viviendas.

- Número de aparcamientos. En actuaciones residenciales se obliga a dotar de un aparcamiento por vivienda, más una reserva de aparcamiento público de cómo mínimo una plaza cada 100 m^2 de superficie del Plan Parcial¹.

- Tipologías. La edificación no la define el planeamiento urbanístico. En cambio el Plan Parcial dará los parámetros edificatorios de los que resultarán unas tipologías u otras, permitiendo por tanto adecuarse a la flexibilidad del mercado inmobiliario.

Las que más comúnmente se repiten son:

a) Apartamentos: planta baja más 2 ó 3 alturas y que se sitúan en las zonas centrales y de equipamientos del Resort, contribuyendo a una mayor densificación y en cierto modo a una percepción espacial más urbana que la meramente residencial.

b) Adosados: planta baja más 1 ó 2 alturas. Suelen contar con parcela privada.

c) Aisladas y que comercialmente se denominan Villas: planta baja o planta baja más 1 altura. Tienen parcela privada y suponen la tipología más exclusiva y cotizada, situándose generalmente próxima o colindante al campo de golf con unas vistas y acceso privilegiado.

1. Según datos de los Planes Generales de Ordenación correspondientes al ámbito de estudio.

- Servicios públicos. Según la Ley de Regulación de Bases de Régimen Local de abril 7/1985, es competencia del municipio la gestión de sus intereses, ordenación, ejecución y disciplina urbanística. Del mismo modo tiene la obligación de prestar una cantidad creciente de servicios en relación con el número de habitantes.

a) Más de 5.000 habitantes:

Parque público, mercado, biblioteca y servicio de recogida selectiva de residuos.

b) Más de 20.000 habitantes:

Se añaden servicio de prevención y extinción de incendios, servicios sociales, protección civil e instalaciones deportivas.

c) Más de 50.000 habitantes:

Además debe contar con servicio de protección del medio ambiente y transporte colectivo de viajeros.

- Población del “resort”. Estas actuaciones urbanísticas tienen en la zona estudiada una implantación media de 1.500 viviendas, incrementando de promedio la población del municipio en unos 3.750 habitantes (aplicando un promedio de 2,5 habitantes por vivienda).

Estadísticamente la población que ocupa estas viviendas es en muchos casos extranjera, en situación o próxima a la jubilación, siendo baja la probabilidad de empadronamiento.

Empadronados o no, formarán parte de un municipio con una fuerte demanda de servicios.

- Organización del espacio. El índice de edificabilidad es bajo en contraste con una gran superficie del ámbito urbanístico (edif. Bruta del 0,045 -0,09m²/m² 0,20 en Torre Pacheco)

El coste del suelo es muy inferior al de primera línea de costa, en donde la edificación se sitúa de manera lineal y aprovechando al máximo las edificabilidades permitidas situando en planta baja los comercios.

En el modelo “resort” se adopta el modelo extensivo para situar la edificación. La línea original de ocupación se convierte en una superficie. Los espacios no edificables se convierten en un equipamiento rentable y privado destinado al golf u otros equipamientos deportivos.



2-F33

Roda Golf & Beach Resort
Plano comercial

El equipamiento idóneo para estas urbanizaciones es el **campo de golf** por varias razones: la morfología propia del campo de juego, la necesidad de un espacio verde en el conjunto de la urbanización, el prestigio y exclusividad que representa y su precio. Tal y como apunta el estudio Aymerich Golf Management sobre campos de golf en España, en el periodo 2000-2008, las actividades directas supusieron un incremento del 73% en el movimiento económico generado, hasta alcanzar los 580 millones de euros anuales. Pero la cifra parece ridícula si la comparamos con los 1.795 millones que mueven las actividades indirectas relacionadas con el golf. En los últimos siete años, éstas han crecido un 431% para convertirse en el verdadero motor del desarrollo del golf en España. Ocurre al contrario que en países con más tradición en este deporte, EEUU y Reino Unido donde los ingresos son directamente los relacionados con las instalaciones deportivas.

La morfología orgánica y extensa de las diferentes calles de los diferentes hoyos se adecua a ese desarrollo en superficie que se busca. Se dota al conjunto del “resort” de un referente paisajístico y una nueva primera línea en un entorno carente en principio de estos valores, creando además una segunda naturaleza y un espacio verde como tal.

Para acceder a este espacio libre hay que pagar y además cuenta con ser un juego exclusivo y con prestigio social.

Según las características del campo de golf se deriva una morfología del conjunto. Además pueden existir equipamientos complementarios¹.

- **Resort de Golf Profesional (2-F33).** Se construye de modo que el juego pueda desarrollarse de forma óptima. Las exigencias y el hándicap del campo están fijadas para ser considerado un campo de nivel profesional.

Las viviendas se colocan de manera perimetral al ámbito de la actuación y a las calles de los diferentes hoyos, siendo prioritario el diseño del campo de golf.

A nivel general se detecta una mayor disgregación o zonificación entre lo residencial y lo deportivo o de ocio, evitando intersecciones del viario con el campo de golf en la medida de lo posible.

1. Universidad. Politécnica De Alicante. Escuela De Arquitectura. “Producto Murbiano” .Estudio realizado por los alumnos de arquitectura sobre el desarrollo urbanístico en la Región de Murcia. 2004. p.p.32,33.



2-F34

Mar Menor Resort Golf I y II, Polaris
Plano comercial de ordenación

Resort Golf-Residencial (2-F34). Se supedita en mayor medida a las viviendas y como espacio verde de las mismas y referencia visual, situándose éstas en primera línea e intercaladas entre los hoyos, dificultando por lo tanto en cierta medida el desarrollo del juego. Las intersecciones entre viario y calles de golf son habituales, logrando una mayor interactividad entre el espacio residencial y el deportivo.

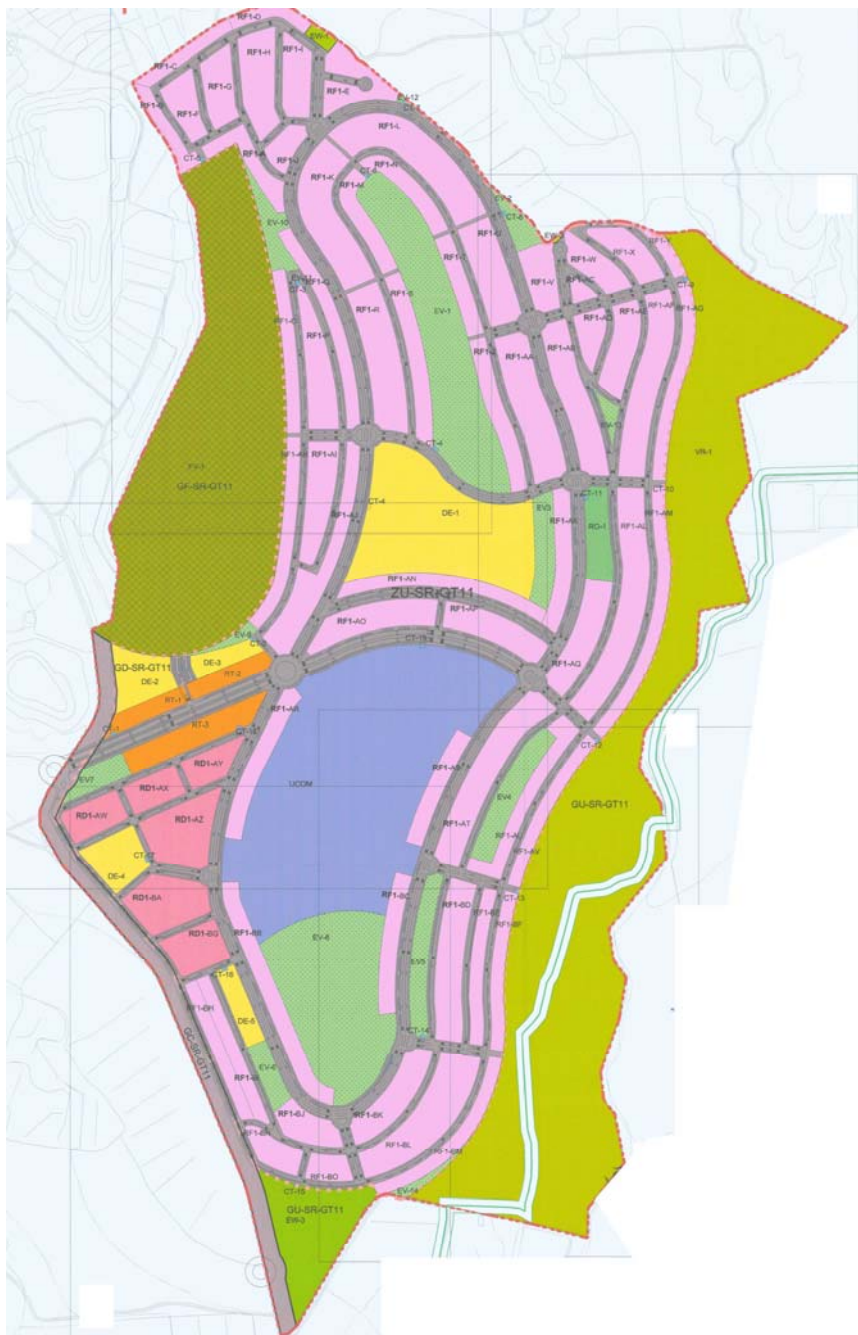


2-F35

La Loma Golf, Polaris
Plano de ordenación

Resort Mixto. Residencial-Deportivo (2-F35). En este caso el campo de golf no es el único equipamiento, diversificando la oferta de los espacios libres. Aparecen agrupaciones de instalaciones deportivas, balnearios, spa, etc.

Las viviendas se distribuyen aparte ya que estos equipamientos tienen necesidades de espacio y formas de implantarse en los territorios distintos al golf, permitiendo en menor medida una cierta integración entre lo deportivo y lo residencial al carecer éstos equipamientos de la morfología orgánica del campo de golf.



Resort Residencial (2-F36). Una cuarta clasificación que se da precisamente utilizando como atractivo la cercanía a otros campos de golf, el mar o la ciudad de Murcia. Las viviendas son de alta calidad al menos en lo referente a su calidad constructiva y con parcelas más amplias que en los anteriores casos debido a que la repercusión del suelo sin construir es mayor al no haber equipamiento.

Interesa este tipo al producirse una interactividad entre diferentes urbanizaciones debido a la complementariedad de equipamientos, algo importante tanto social como económicamente.

En el ejemplo que se muestra, hay planificados alrededor, cinco resorts más con sus respectivos campos de Golf.

2.2.3.2 Singularidades derivadas del modelo “resort”

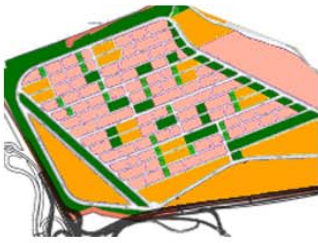
El Resort se forma con la voluntad de ser completo y dar servicio a toda una serie de necesidades de un residente muy determinado y característico.

Según la función que cumplen sus elementos son:

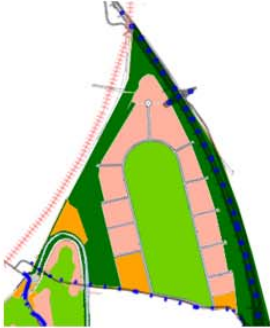
1. Equipamiento Principal. El campo de golf es el equipamiento de ocio en torno al cual se organiza toda la estructura del complejo. Al mismo tiempo supone la creación de un paisaje artificial, rentable y socialmente aceptado. El campo de golf en sí mismo viene complementado por otras instalaciones como el Club Social que sirve también de control de acceso, tienda, etc.
2. Parcelario. Constituido por el grueso de la edificación, contiene las diferentes tipologías residenciales, apartamentos, chalets adosados, independientes, etc, según la elección del promotor que reparte la edificabilidad según su criterio comercial o de diseño.
3. Town Centre. Es el centro de referencia del complejo siendo a su vez la zona comercial principal. En un área muy determinada pueden aparecer viviendas en altura, se pueden conservar arquitecturas preexistentes o recrear ambientes pintorescos con nuevas edificaciones.
4. Alojamientos vacacionales y Hotel. Se construyen viviendas en alquiler y hoteles, asociados al turismo de salud y golf.

Los dos últimos elementos se reparten los siguientes servicios:

- a) Ocio: Restaurantes, cafeterías, pubs.
 - b) Belleza: Spa, gimnasio, piscinas exteriores y climatizadas, salón de belleza.
 - c) Comercio: Locales comerciales, supermercado, banco, estanco, quiosco de prensa.
 - d) Deporte: Pistas de tenis, fútbol, pádel, gimnasio.
 - e) Salud: consultorio médico, parafarmacia, herbolario.
5. Equipamientos deportivos, complementan al equipamiento principal. Tenis, saunas, piscina. Se encuentran próximos al Town Centre
 6. Servicios privados, como el consultorio médico.



1



2



3



4



5

2-F37

Tipos de estructura viaria. Tomados de los resorts de la zona de estudio
1. Reticular. 2. Anillada. 3. En peine. 4. Orgánica. 5. Orgánica-anillada

Existen más elementos como resultado de exigencias de las normativas:

7. Zonas verdes, se sitúan en zonas colindantes a carreteras o espacios residuales, por lo que es difícil que puedan cumplir función alguna más allá de la meramente visual.

8. Servicios públicos. Es obligatoria la dotación de espacios para servicios públicos. Esta superficie es reducida y generalmente apartada de las zonas.

9. Viario. Es lo que permite el acceso y conexión a todas las partes anteriores. Se diseña para el uso mayoritario del automóvil al tratarse de un modelo urbanístico disperso. En la figura **2-F24** puede observarse las diferentes estructuras viarias que se han observado en los resorts estudiados: anillada, en peine, raspa, reticular, orgánica, etc.

10. Núcleo tradicional preexistente. En ocasiones el ámbito de actuación lo contiene, puede circunvalarse o integrarse, dependiendo del interés que pudiera tener para el conjunto del “resort”

La vivienda

Paradójicamente pese al gran número de viviendas que se construyen en cada “resort”, y las enormes posibilidades que se permiten a nivel de normativa, la variedad de la vivienda es muy limitada incluso muy parecida entre actuaciones urbanísticas diferentes.

Los sistemas constructivos están industrializados empleando en gran medida componentes prefabricados que reducen la duración de la obra. Al mismo tiempo estos sistemas constructivos se ocultan al revestirse de una estética arquitectónica historicista (villas palladianas, casa Dominó de Le Corbusier) o estéticas estereotipadas de lo que sería el mundo rural español y que resultan pintorescas para el cliente mayoritariamente extranjero.

Orientación solar de las viviendas

En el diseño de un “resort” primero se diseña el equipamiento y luego la vivienda, de modo que primero va el campo de golf, que establecerá según su categoría una disposición general del viario que determinará finalmente la vivienda. La primera consecuencia de esto es que la orientación solar de las viviendas será aleatoria ya que cada tipología tiene un diseño fijo que se inserta en el terreno ajeno a su correcta o incorrecta orientación, de modo que un principio fundamental en el diseño de una vivienda para lograr calidad arquitectónica, criterio Bioclimático y energético se obvia.

Del modelo de características urbanísticamente definidas se derivan una serie de consecuencias funcionales, espaciales y sociales que merece la pena reseñar.

Tejido urbano

Las parcelas se organizan directamente conectadas al viario pero también en agrupaciones cerradas de calles peatonales. Éstas se diseñan según ejes de simetría, si pretenden ser muy representativas, o con disposiciones irregulares para resultar escenarios o ambientes pintorescos.

Habitualmente se construyen modelos de viviendas tipo, agrupadas en apartamentos, adosados, pareados o aisladas. Cada tipología tiene una relación distinta con la calle y parcelación también distinta.

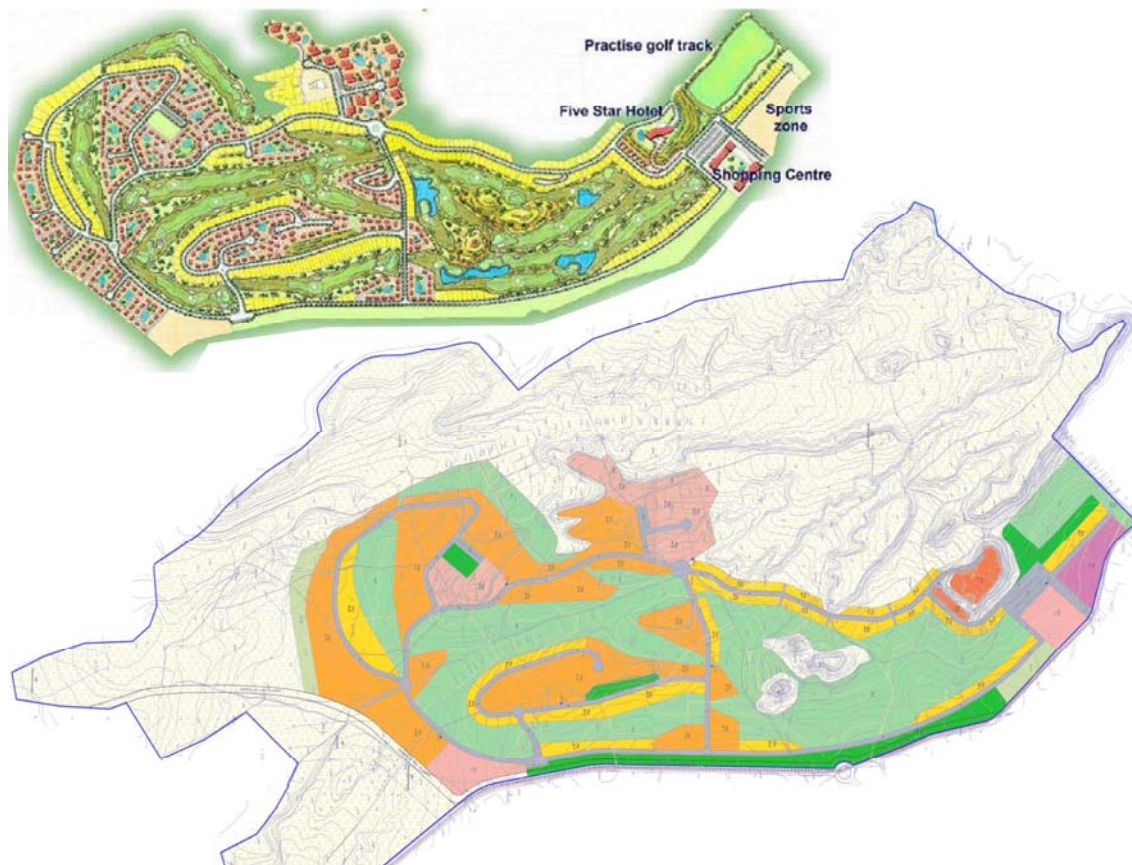
Accesos y circulación

El ámbito de la actuación del “resort” desde un principio se acota y valla al igual que las “gated communities” americanas, con accesos vigilados y restringidos a residentes y/o visitantes. Esta nueva ciudad por tanto es cerrada.

Las circulaciones interiores están pensadas para el coche, organizadas en muchos casos en fondo de saco y los equipamientos tienen accesos muy determinados y localizados.

La circulación peatonal se desarrolla paralela y no alternativa a la del coche, con la incapacidad de atravesar los espacios libres con uso deportivo.

Estas características aumentan considerablemente la longitud de los desplazamientos tanto peatonales como en coche, siendo éstos indirectos, circulares y generalmente únicos en vez de directos, lineales y de múltiples alternativas.



	Superficie Ha	Aprov.Bruto m2/m2	M. Amb. Ha	Usos Comp Ha.	Turístico m2	Residencial m2	Edif. Neta resd.x parcela %
15.Peraleja Golf	317,2	0,09	190,32	82,472	264.499	503.479	0,55
	100%		60%	26%	8,86%	15,14%	

Densidad edificatoria concentrada

El índice de aprovechamiento bruto¹, tal y como hemos visto varía desde la más baja $0,045 \text{ m}^2/\text{m}^2$, la media de $0,075 \text{ m}^2/\text{m}^2$ y la más alta $0,09 \text{ m}^2/\text{m}^2$, sin embargo, excepcionalmente en Torre Pacheco la edificabilidad es sustancialmente mayor $0,20 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

Lo que ocurre es que debido a la gran extensión que ocupan los campos de golf, el resultado son concentraciones de edificación densas, para la tipología que se plantea de inicio, frente a concentraciones de espacio sin construir para los equipamientos.

2F-38

Tomando un modelo ejemplar de resort de muy baja densidad residencial como el de Peraleja Golf (sup. $317,4 \text{ ha}$), con una edificabilidad bruta del 9%, si de la superficie total descontamos la parte correspondiente al Área de Mejora Ambiental 60,5% (mínimo del 25%), el 26% del Área de usos Complementarios (Golf e instalaciones anexas), nos queda un 24% para uso Turístico-Residencial (viviendas, viario, terciario, zonas verdes, etc) 767.978 m^2 , de los cuales 503.479 m^2 pertenecen a viviendas.

La edificabilidad neta residencial por parcela en este caso supera el $0,55 \text{ m}^2/\text{m}^2$, llegando al $0,9 \text{ m}^2/\text{m}^2$ en otras actuaciones de mayores índices edificatorios.

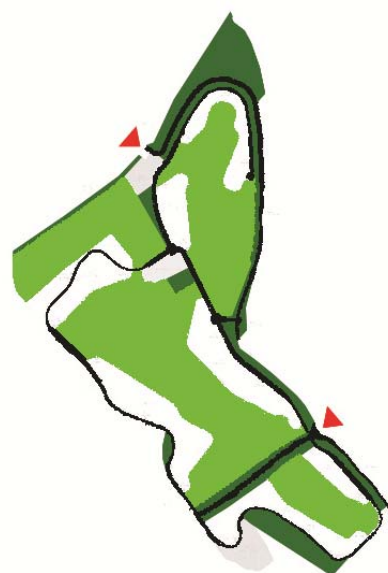
1. Según datos de los Planes Generales de Ordenación correspondientes al ámbito de estudio.



Resort tipo Golf Profesional



Resort tipo Golf-Residencial



Resort tipo Mixto, Residencial-Deportivo

▲ accesos
 ■ vialio
 ■ libre con uso
 ■ libre sin uso

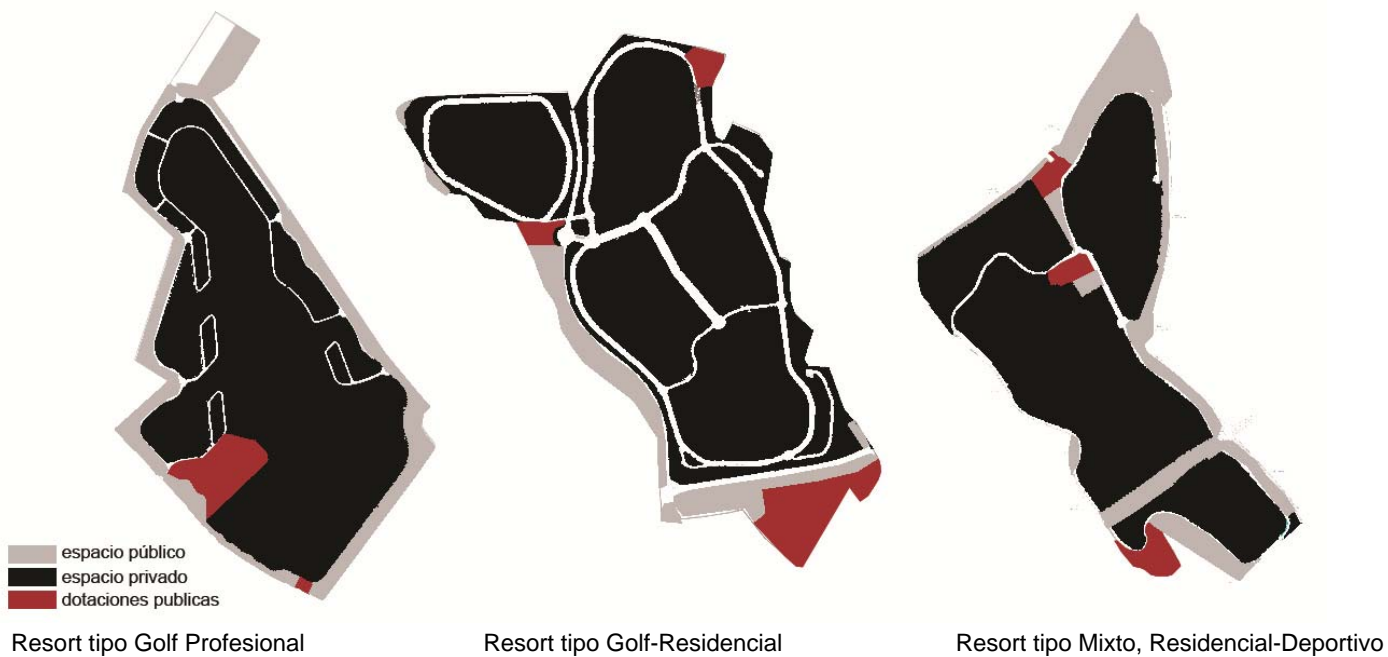
Espacio Libre

Se dan ciertas contradicciones en el caso del Espacio Libre. La ocupación de la edificabilidad, por lo que se ha podido observar, es baja, del orden del 20%. Esto supondría a priori que el 80% restante estaría libre de edificación.

En esta comparativa de modelos diferentes de “resort”, se muestra el espacio libre sin uso que realmente existe en cada uno de los casos versus los espacios libres de campo de golf. La desproporción entre ambas es evidente.

Existe poco viario en general, para el número de viviendas al que sirve y además éste representa una gran parte del espacio público.

Una de las formas con las que se rentabiliza el suelo promovido es dando a ese espacio libre de edificios un uso privado.



2-F40

Espacios libres / privado

Roda Golf, Los Granados y Hacienda Riquelme

Elaboración propia según planos de Ordenación

Espacio Libre no Espacio Público

En los “resorts”, el espacio libre que en una ciudad serían espacios públicos, se limitan a una serie de usos, como el campo de golf, club hípico, club de campo, etc.

Estos espacios son privados, dotando al espacio verde de un uso privado y por tanto restringido incluso para el propio residente que no pague por dichas instalaciones.

Según el artículo 196 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia¹:

“ Los municipios gestionarán su propio Patrimonio Municipal de Suelo para facilitar la ejecución del planeamiento urbanístico, obtener reservas de suelo y contribuir a la regulación del mercado inmobiliario y a disminuir la repercusión del suelo sobre la vivienda”

Y en el artículo 198 se habla de los fines sociales a los que estarán destinados y entre otros destaca, la conservación, gestión y ampliación de los patrimonios públicos del suelo; la ejecución de sistemas generales y dotaciones urbanísticas públicas y otros usos de interés social.

La finalidad de esta ley es la de garantizar al Ayuntamiento de una reserva de suelo con la que poder satisfacer las demandas de servicios, sin embargo en la mayoría de las ocasiones este suelo se vende a las propias empresas promotoras que tampoco lo dedican a los fines que propone la ley.

Los espacios libres con uso se entienden como privados ya que el acceso a los mismos es restringido.

La mayor proporción de espacio privado se da en aquellos resorts que ven el campo de golf como espacio verde, en las otras tipologías de resort, en las que existen otros tipos de equipamientos, la concentración de éstos para su mejor funcionamiento no permite que se justifique como zona verde y se han de dejar otras zonas libres.

1. Ley de Suelo de la Región de Murcia.
Capítulo IV, artículo 196. Patrimonios públicos del suelo.



2-F41

Usos principales

Roda Golf, Los Granados y Hacienda Riquelme

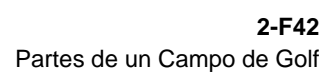
Elaboración propia según planos de Ordenación

Usos principales

En las ciudades se desarrollan múltiples y diversas actividades, dando éstas respuesta a necesidades distintas y complejas.

Sin embargo en los “resorts” que tratamos se dan básicamente dos usos, residencial y de equipamientos privados, (hoteles, restaurantes, centros comerciales, deportivos, etc), además de algún equipamiento público.

Éstos carecen en muchos casos de servicios básicos como educación, transporte, bibliotecas, etc.



2.2.4 El Campo de Golf. Consumos hídricos y repercusión medio ambiental

Como parte fundamental del modelo urbanístico objeto de estudio, conviene analizar la gestión y legislación del consumo, y, por otro lado, la) depuración de las aguas, al tiempo que se compare con el consumo en la agricultura.

En los últimos años ha habido un amplio debate acerca de la rentabilidad de los “resorts” frente a la agricultura, ya que en algunos casos ocupaban zonas agrícolas, llegándose incluso a proponer el golf residencial como sustitutivo de la tantos años rentable agricultura de regadío que por entonces al igual que hoy, se encuentra frente a unas importantes incertidumbres de futuro.

Si bien recalcar que muy frecuentemente preocupa el consumo de los campos de golf de un bien tan escaso como es el agua en la Región de Murcia, es más importante el consumo y depuración que las nuevas viviendas acarrearían, y no sólo en valores hídricos sino de transporte, uso de equipamientos sanitarios, etc.

La práctica del golf requiere una superficie de suelo considerable y un recurso escaso como es el agua. Las actividades agrarias se basan también exclusivamente sobre el mismo soporte territorial, y precisan del mismo recurso y tratamientos fitosanitarios para su desarrollo. La utilización de aguas recicladas, la implantación de sistemas de riego que permiten un gran ahorro, así como la instalación en el campo de golf de una estación meteorológica para controlar las necesidades de riego, son tres hechos que hay que tener en cuenta a la hora de valorar el uso que del agua hacen los campos de golf.

2F-42

Un campo de golf de 18 hoyos suele ocupar una superficie entre 50 y 60 ha entre las que se distinguen con unos valores de superficie aproximados¹:

- Los obstáculos, que pueden ser básicamente de dos tipos: “bunkers” (1 ha), pequeñas depresiones de terreno arenoso o similar y “obstáculos de agua” (5 ha) que pueden ser naturales o artificiales (lagos).
- Los “fairway” o “calles” (24 ha) constituyen la mayor parte del terreno, hasta el 90% de la superficie verde. En ellas se desarrolla la mayor parte del juego. Puede existir una pequeña zona denominada “antegreen” que puede requerir mayores cuidados.
- Los “tees” (1 ha), corresponden a la zona de salida de cada hoyo.
- Los “greenes” (1,5 ha), donde se termina el juego. Estas zonas han de estar especialmente preparadas y son las únicas dónde se modifica el suelo en profundidad con determinados sustratos y se siembran céspedes con especiales requerimientos.
- El “rough” (1,5 ha), bordea las calles o “fairway”. El césped se deja aquí más alto para obstaculizar el juego, siendo de menor calidad y riego que el de las calles. En muchas ocasiones se planta arbolado.

1. Espejo Marín, C. “Campos de golf y medio ambiente. una interacción necesaria”. Cuadernos de Turismo, nº 14. 2004. P.p. 69

Priestley y Sabí (1993) en su investigación *El medio ambiente y el golf en Cataluña: problemas y perspectivas*, distinguen cuatro facetas en el impacto ambiental generado por los campos de golf en ese ámbito territorial. El cambio de paisaje, la problemática del valor ecológico, la forma diferencial de construcción, y el uso del agua y los conflictos que se han generado o que se pueden generar en un futuro.

- El cambio cualitativo del paisaje. El golf representa un tipo de paisaje perteneciente u originario de otros lugares, donde las condiciones ambientales son distintas. La implantación de este deporte, por tanto, comporta una adaptación o una transformación radical del paisaje. Desde un punto de vista visual representa una cierta estética subjetivamente bella, pero extraña a las áreas mediterráneas.

Dado el carácter subjetivo de toda valoración de los paisajes, no se puede afirmar categóricamente su perniciosidad. Dentro del análisis paisajístico cabe señalar la diversidad de los campos de golf respecto al diseño y a la concepción, si bien hay que tener en cuenta que la instalación en los mismos de lagos artificiales constituye un factor que agrava la pérdida de agua por evaporación.

- Problemática ecológica. La extensión de un campo de golf a pesar de ser importante, no lo es como para representar cambios ecológicos importantes. Depende en gran medida del área a transformar, esto es, de la ubicación de cada campo y por tanto es muy variable en función del mismo.

En la mayoría de los casos, no ha sido el campo de golf en sí mismo, como el impacto generado alrededor suyo, incitado tanto directa como indirectamente. A este respecto cabe reseñar que el golf en España cuenta la mayoría de sus ingresos en las actividades paralelas, es decir, el turismo y las viviendas del "resort".

- El efecto de los modelos de construcción de los campos de golf. Este factor enlaza con los problemas ecológicos y del paisaje. La construcción de nuevos campos de golf y la expansión de los antiguos se ha realizado a veces a base de fuertes remodelaciones del paisaje y con técnicas constructivas agresivas con el medio natural. Un análisis pormenorizado de su construcción muestra que la necesidad de regadío, de drenaje, de remodelación de pendientes y de diseño, obliga a levantar suelos autóctonos y a la utilización de maquinaria pesada que transforma el sustrato, al instalar toda una serie de conducciones que permiten el uso de riego por aspersión soterrado. Luego se rellena con gravas, arenas, mantillo vegetal y finalmente se planta el césped. Con esta operación se podría decir que se ha maquillado y transformado el potencial ecológico del sector.

- El suministro de agua. Los campos de golf basan su existencia en la presencia de césped y éste necesita abundantes cantidades de agua para su mantenimiento. Además del agua de riego, se añade la

construcción de lagos, bien por razones de diseño o como sistemas de almacenamiento de agua. Estos lagos, la mayor parte de los cuales son poco profundos, inciden en la pérdida de agua por evaporación, hecho que incide en el consumo de agua.

No cabe duda de que durante la fase de construcción y asentamiento del campo de golf, el impacto negativo sobre los ecosistemas es considerable, pero ni más ni menos que en cualquier otro territorio cultivado o manipulado por el hombre. Los criterios del diseño y construcción de los campos españoles de hace más de 15 años mostraron muy poca sensibilidad con el medio en el que se asentaban, transformando ecosistemas con la repoblación de especies exóticas de árboles y vegetación diversa. Afortunadamente, estos criterios han cambiado mucho. Hoy en día, los diseñadores y constructores son mucho más conservacionistas y respetuosos con el medio ambiente.

Esta práctica, mucho más lógica, es común, no sólo en aquellos terrenos de juego que se han introducido en zonas boscosas, sino también en los construidos en zonas periurbanas altamente degradadas o en terrenos agrícolas abandonados o semiabandonados (Tapias, Salgot y Priestley, 2000).

Gómez Lama et al (1994) hacen unas indicaciones sobre la mejora paisajística y la integración en el entorno donde se sitúan los campos de golf. En el caso de los ubicados en un entorno urbano o periurbano, en ocasiones degradado, se produce una mejora tanto desde el punto de vista paisajístico, como estético y urbanístico, además de actuar como pulmón verde sobre su entorno. Por otra parte, hay campos de golf situados en el medio rural en zonas que, desde el punto de vista geomorfoedáfico¹, tienen escaso valor agrícola, debido a la pobreza y escaso desarrollo del suelo, por el estado actual de degradación o por su fisiografía complicada. En la mayoría de estos casos, la construcción de campos de golf ha reavivado paisajes antropizados.

Su construcción ha implicado ligeras transformaciones de la forma primitiva de la zona, que sólo tienen importancia en una minoría de casos y que se han realizado para romper mínimamente el llano, afectando escasamente la energía de las riadas y por tanto los procesos erosivos.

El césped además de la destacada función antierosiva, debido a que provoca la disminución de la escorrentía, también contribuye a la recarga de los acuíferos. También es reseñable su papel como freno para la contaminación atmosférica. Un km² de césped absorbe unos 120 Kg. de dióxido de azufre cada día. Una hectárea de césped puede liberar más de 5.000 m³ de oxígeno en un año. El césped suele conformar un gran porcentaje de materia orgánica y de microorganismos, mejorando significativamente el suelo allí donde está establecido (Monje, 2000).

Un problema ambiental que se plantea en los campos de golf es el de los posibles impactos que estas instalaciones pueden provocar sobre la calidad de las aguas subterráneas por dos motivos. El primero por la pérdida de calidad de las aguas, en los casos de sobreexplotación intensiva de acuíferos costeros (intrusión marina). En segundo lugar aquellos relacionados con la posible contaminación de las aguas subterráneas por la incorporación al flujo subterráneo de compuestos no deseables y cuyo origen puede deberse a prácticas inadecuadas de ciertas actividades como el tratamiento del césped y el suelo con fertilizantes y pesticidas, o el riego con aguas residuales depuradas. El conocimiento del contexto geológico e hidrogeológico donde se proyecta la construcción de un campo de golf es fundamental, con el fin de establecer con rigor las medidas de protección de las aguas subterráneas. Por tanto se deben asegurar la preservación de la calidad y el uso sostenible en cantidad de los recursos hídricos subterráneos, con una planificación integral en cada campo de golf.

1. Geomorfoedáfico: palabra compuesta que hace referencia a:

- *Geología*: Ciencia que trata de la forma exterior e interior del globo terrestre, de la naturaleza de las materias que lo componen y de su formación, de los cambios o alteraciones que estas han experimentado desde su origen, y de la colocación que tienen en su actual estado

- *Morfología*: Significa forma.

- *Edafología*: Ciencia que trata de la naturaleza y condiciones del suelo, en su relación con las plantas. Según RAE

La construcción de un campo de golf puede mejorar el valor medioambiental de los terrenos ocupados, que pierden o modifican su función anterior y se convierten en nuevos microsistemas que deben conservar sus bondades previas y añadir algunas más, como la preservación del suelo o la vegetación autóctona. El balance de impactos debe ser positivo, para lo que es preciso que la concepción, construcción y mantenimiento de un campo de golf se ajuste a premisas y prácticas que deben estar claramente reflejadas en un riguroso estudio de impacto ambiental, se adopten las medidas correctoras oportunas y, sobre todo, se instale un sistema de gestión ambiental coherente y transparente.

En el *Estudo sobre o Golfe no Algarbe* (2004 M.V. Martins), se considera que para que la industria del golf sea sostenible tiene que ser simultáneamente:

- Competitiva, por su capacidad de mantenerse en el mercado, generando beneficios a medio o largo plazo, ofreciendo servicios y productos de elevada calidad.
- Ambientalmente responsable, ya que es consumidora de recursos naturales, fundamentalmente suelo y agua, además de servicios intangibles como paisaje, biodiversidad o clima. Una protección de estos recursos es vital para que el golf presente ventajas competitivas insustituibles.
- Generadora de impactos sociales y económicos positivos, debido a que el desarrollo equilibrado del golf junto con los sectores turísticos y de la construcción puede contribuir a generar impactos significativos a la economía.
- Integrada en el desarrollo regional, el golf es una actividad consumidora extensiva de suelo, por consiguiente la localización de los campos de golf condiciona y está condicionada por la ordenación del territorio, por sus usos y aptitudes.

Si seguimos analizando la demanda hídrica, la media de consumo de un campo de golf estándar de 18 hoyos puede situarse entre 1.500 y 2.000 m³/día en los meses de máxima irrigación, lo que totaliza entre 150.000 y 300.000 m³/año (Durán et al, 2001).

El consumo de agua en los campos de golf depende del grado de eficiencia de los sistemas de riego empleados. En la actualidad son fundamentalmente dos los mecanismos utilizados para conseguir una máxima eficiencia: el diseño de la red de riego y la incorporación de sistemas de monitorización de las necesidades de los cultivos.

El otro conjunto de instrumentos que permiten la optimización del recurso hídrico son los ordenadores de riego, las estaciones meteorológicas y las sondas de humedad, que en conjunto adaptan la dosis de riego a las necesidades diarias de agua de los cultivos. La función de la estación meteorológica es determinar, a partir de la temperatura, la insolación diaria y el viento, la evapotranspiración diaria potencial, de forma que la dosis de riego se adapte a ella. Las sondas de humedad son soluciones menos utilizadas, debido a que las condiciones del suelo de un campo de golf pueden variar mucho de unas zonas a otras. El ordenador de riego recibe e interpreta los datos suministrados por la estación meteorológica y las sondas de humedad, y calcula la dosis de agua que es preciso aplicar.

Además los actuales sistemas de riego integran satélites de mando situados en lugares estratégicos del campo, de tal forma que la dosis de agua es modificable por el operario, ante averías y roturas del sistema. Todos estos sistemas de control permiten la aproximación a los consumos teóricos de agua de un campo de golf, de forma que se puede llegar a eficiencias en todo el sistema de hasta un 90 % (Sanz-Magallón, 2004).

Al margen de la procedencia del agua, los gestores de los campos de golf deben procurar reducir al máximo este consumo utilizando todos los medios técnicos a su alcance.

La mejor forma de fijar las necesidades mínimas de agua en el suelo, manteniendo una cubierta vegetal adecuada, es mediante el control sistemático de las variaciones de humedad de las distintas zonas del campo. En la actualidad entre los métodos disponibles, la técnica de la reflectometría en el dominio de tiempos (TDR) es la que ofrece mejores perspectivas debido a la relación existente entre la permisividad dieléctrica de los suelos y su contenido de humedad (Tapias, Salgot y Casas, 2001).

La cantidad de agua consumida no es la misma en toda la superficie del campo de golf.

De las 50 ha de extensión media de un campo de golf, sólo 26 corresponden a pradera verde o zona de césped, y de esa superficie sólo 2 ha requieren un especial cuidado y mayor riego (los *greenes* y los *tees*). Las calles que median entre espacios singulares suman 24 ha, en las que se pueden utilizar otras especies de césped con un menor consumo de agua. El resto del campo, las otras 24 ha son el denominado "rough" que no requiere cuidados especiales, y es la zona en la que el riego no es imprescindible debido a que suele estar cultivada con árboles y arbustos autóctonos.

Merino y Ansorena (1998) aportan un dato reseñable. Una hectárea de terreno de juego de un campo de fútbol, construido según un diseño muy drenante con capa de enraizamiento de arena, presenta las mismas necesidades de riego e idéntico potencial de contaminación de las aguas subterráneas que el conjunto de los "greenes" y "tees" de un campo de golf típico de 18 hoyos.

En cualquier caso, el consumo del campo de golf depende de su emplazamiento geográfico, del tipo de césped utilizado o del empleo de gestión del césped.

Sobre el consumo de agua de los campos de golf pesan dos enfoques recurrentes, uno optimista y otro pesimista, sobre sus efectos, si bien el análisis de casos concretos pone de manifiesto una enorme diversidad de situaciones argumentadas en las condiciones del entorno en que se localizan y en el grado de preocupación existente por la gestión del agua.

Como dato básico de partida el consumo de una instalación de 18 hoyos, con las lógicas variaciones de uno y otro caso, se cifra entre 300.000 m³/año (caso del litoral de Orihuela) hasta 500.000 m³/año (costa occidental de Huelva), diferencias que se explican por la disponibilidad de recursos de agua e incluso por las especies vegetales del campo. Con estos datos estiman que los m³ por ha y año se sitúan entre los 9.000 y 12.000 aproximadamente, es decir el consumo de una extensión similar de regadío (alfalfa o algodón), pero con unas enormes diferencias en generación de empleo y renta (Santos, 1998). Así para Isla Antilla en Huelva, se señala que un campo de golf aporta 24 millones de euros y 1.100 empleos, mientras que esa misma extensión en regadío supone tan sólo 3 millones y 167 empleos, incluso para cultivos competitivos como la fresa o el pimiento (Morales, 1997).

Hay que tener en cuenta que en bastantes casos estas instalaciones reutilizan aguas de estaciones depuradoras y que se han construido embalses para almacenar las aguas tratadas, que de otro modo se perderían o irían a parar al mar.

Es siempre una referencia la vecina y más desarrollada Comunidad Valenciana, sirviendo de ejemplo para el futuro de Murcia, de donde se pueden extraer conclusiones.

En la Comunidad Valenciana existían en el año 2005, 21 campos de golf, contruidos en su mayoría en municipios próximos a la costa. Dominan los campos (16) con 18 hoyos, mientras que los restantes (5) son de 9 hoyos, con extensiones de césped que varían de las 70 a las 35 ha, y dotaciones de riego de 10.000 m³/ha. En consecuencia, todos ellos suman 1.295 ha y generan un consumo de 13 hm³/año. Este volumen, que supone el 8,6 % de los consumos turísticos (150 hm³/año) y el 0,37 % de todas las demandas consuntivas (3.454 hm³/año) de la región, equivale a la dotación necesaria para el riego de 1.530 ha de cítricos. Tampoco debe pasar desapercibida la repercusión social de estos usos, ya que los 21 campos existentes en la región pueden crear unos 20.000 empleos, frente a los 800 de las 1.500 ha de cítricos.

Por ello, si además se exige el empleo de aguas residuales, el mayor inconveniente que plantean los campos de golf en la Comunidad Valenciana no reside en el consumo de agua, que asciende a 13 hm³/año. No obstante, el incremento del número de campos, con miles de viviendas anejas a los mismos requiere la necesidad de planificar racionalmente la expansión de los campos de golf y de otros equipamientos turísticos en relación con la escasez de recursos hídricos, estableciendo con carácter obligatorio el empleo de fuentes no convencionales.

Morell (2002) considera que la única cifra de interés es la de consumo de un campo de golf, que viene a ser del orden de 7.500 a 8.000 m³/ha/año, es decir, alrededor de 0,4 hm³/año.

Desde la Federación de Golf de la Región de Murcia se señala que el agua necesaria para regar un campo de golf de 18 hoyos, con una superficie aproximada de 60 hectáreas, de las que 40 son regables, asciende a 300.000 m³/año, es decir 0,3 Hm³/año. La demanda de agua de los campos existentes en la Región es de 1,5 Hm³/año, y de 4,5 Hm³/año de agua depurada o desalada previsible si se triplica el número de campos de golf existentes (Aranda y Pineda, 2003).

El consumo de agua del campo de golf Mar Menor Golf Resort de Polaris en Torre Pacheco, es un 40 % inferior al de los antiguos huertos de naranjos sobre los que se asienta, que eran regados con agua de pozo y que sólo generaban 5 puestos de trabajo. Además en la construcción de este campo de golf se ha empleado un sistema de riego por goteo bajo tierra, con el consiguiente ahorro de agua respecto a la aspersión, y el tipo de césped, de los existentes, es el que necesita menos agua.

2.3 INSERCIÓN TERRITORIAL

Es de especial preocupación en esta tesis, llegar a conclusiones de futuro que permitan definir las virtudes y carencias de la implantación del modelo “resort” en el ámbito de estudio. Urbanísticamente interesa debido a las incertidumbres y dimensión del modelo implantado, además de los efectos socioeconómicos a medio y largo plazo.

El fenómeno urbanizador “resort” supone una transformación estructural operada en el medio rural para adaptarse a los parámetros de la vida moderna configurada por un nuevo tejido social y económico, donde la agricultura, en términos de empleo y de contribución al PIB, es desplazada por la diversificación económica derivada del influjo de la ciudad urbanizante en que se ha convertido la capital regional, verdadero lugar central que en su entorno ha construido una auténtica región urbana que supera los límites administrativos municipales y que se define por los flujos pendulares que genera.

Estamos ante una nueva funcionalidad que viene a comportarse como una industria innovadora en el conjunto de las actividades regionales y no sólo para el suelo agrícola que ocupa sino para la totalidad de la economía regional

En lo que al estudio comprende, se dan diferentes situaciones tales como Resorts que crecen al abrigo o muy próximos a núcleos urbanos al tiempo que otros surgen en medios desurbanizados en algunos casos colindantes entre ellos, logrando “conglomerados” residenciales de gran extensión e impacto visual como el que se podría dar en Sucina-Avileses. En estas diferentes situaciones de inserción territorial se darán alternativas que faciliten y promuevan una integración con lo que les rodea, complementando y enriqueciendo el conjunto, aprovechando situaciones de proximidad con núcleos urbanos preexistentes (Sucina, Avileses), con otros Resorts y espacios naturales de interés.

Todo indica la tendencia progresiva de un territorio urbanizado, basado en redes (físicas y virtuales) caracterizado por la discontinuidad, por la diversidad de centralidades y de moviidades, por la multiplicidad de temporalidades en los usos de la ciudad, por la heterogeneidad de núcleos de población y por la alternancia entre zonas densas y zonas difusas.

Los sistemas de gobierno y de planificación y la gestión de los programas y de los servicios públicos no pueden organizarse o diseñarse según los modelos administrativos tradicionales, por lo cual aparecen nuevos conceptos e instrumentos como la planificación estratégica, la contractualización de las relaciones interinstitucionales, la cooperación público privada, la gestión social, la participación deliberativa, etc.

El progresivo afianzamiento de las nuevas tipologías de expansión urbanas, con esas plurales formas asimiladas a asentamientos de índole difusa, aconsejan más que nunca trabajar con entidades territoriales de morfología plural e intermunicipal.

La distribución en la zona de estudio de los Resorts se concentra principalmente al norte de la autovía RM-19, en la que se planea construir hasta 18 resorts y urbanizaciones colindantes, en donde surgirán indudables oportunidades socio-económicas al tiempo que importantes tensiones espaciales.

Debido a que uno de los principios básicos del resort supone una independencia física con respecto a lo que le rodea, se observa que en un futuro la complementariedad entre los resorts más próximos supondrá un enriquecimiento del conjunto y un aspecto a tener en cuenta para el éxito de su sostenibilidad.

La cercanía de resorts como Serena Golf o Roda Golf a los Alcázares los hacen partícipes en gran medida del consolidado conjunto urbano, equilibrando las carencias en cuanto a equipamientos (tejido comercial, centro salud, etc.) de éstos. Esta situación excepcional es opuesta al conjunto de resorts situados en el campo sur de Murcia, aunque cercanos a la autovía RM-19, muchos de ellos constituyen sobre el papel, conglomerados urbanizados¹ de baja densidad en el medio rural y generalmente sin referentes urbanos de importancia, que pudieran enriquecer el conjunto.

Por tanto se hace necesario adoptar una serie de medidas adicionales a las propuestas (PEIVCM) que pudieran crear un tejido urbanizado equilibrado e interconectado en el que se superasen individualidades y carencias inherentes al modelo resort. Para ello se realizará un análisis de diferente aproximación, una contextual y más de conjunto y otra local y más concreta.

1. Conglomerados urbanizados. Término con lo que denomino a zonas del ámbito de estudio en donde se planean urbanizaciones tipo "resort" y excepcionalmente urbanizaciones sin golf, pero que conforman una extensa área. De interés para estudiar las repercusiones del resort a mayor escala.

2.3.1 Análisis contextual. Eje Murcia-Cartagena–Mar Menor

El análisis contextual retoma el eje Murcia-Cartagena, con el área del Mar Menor entre ambas ciudades, definiendo dicho sistema como espacio rótula.

Los territorios rótula (*Territorios Inteligentes RM*¹) son espacios policéntricos que surgen a partir de la suma y la reorganización de elementos existentes, integrando y dando nuevas oportunidades de desarrollo a espacios que tradicionalmente han funcionado de manera independiente. Aprovechan las nuevas oportunidades territoriales al descubrir posibilidades de interacción y complementariedades a través de nuevas relaciones espaciales. Se trata por tanto de un proceso que abre enormes oportunidades a las ciudades medias² y a los sistemas de ciudades regionales al generar nuevas estructuras que permiten que estos territorios desarrollen iniciativas y acojan actividades de mucho mayor rango que el que correspondería por su tamaño, creando condiciones para su participación activa en el nuevo escenario de globalización.

Históricamente la Región de Murcia ha ocupado una posición aislada y alejada de los principales centros de desarrollo.

Las limitaciones del arcomediterráneo español para aprovechar su potencial de desarrollo y la tendencia general del modelo de crecimiento europeo de desplazarse hacia el sur, ha sido la debilidad de su sistema urbano. Durante mucho tiempo existía un “abismo” entre la ciudad de Valencia y la siguiente de importancia, Málaga. Esta “fractura” supuso un grave problema para articular estrategias viables de crecimiento económico diversificado y de “conexión” con las áreas más dinámicas del llamado Norte del Sur Europeo (Territorios Inteligentes, Fundación Metrópoli)

El dinámico espacio Murcia-Cartagena, constituye la Rótula de conexión con el sur del Arco Mediterráneo. Un espacio que es capaz de ofrecer servicios urbanos y de generar las dinámicas de actividad y los procesos de difusión necesarios, para integrar a los espacios del sur, ocupando una posición cada vez más central en uno de los principales ejes de desarrollo europeos.

La clave para el funcionamiento de la Región de Murcia como una auténtica rótula europea está en su creciente configuración como Ciudad Región.

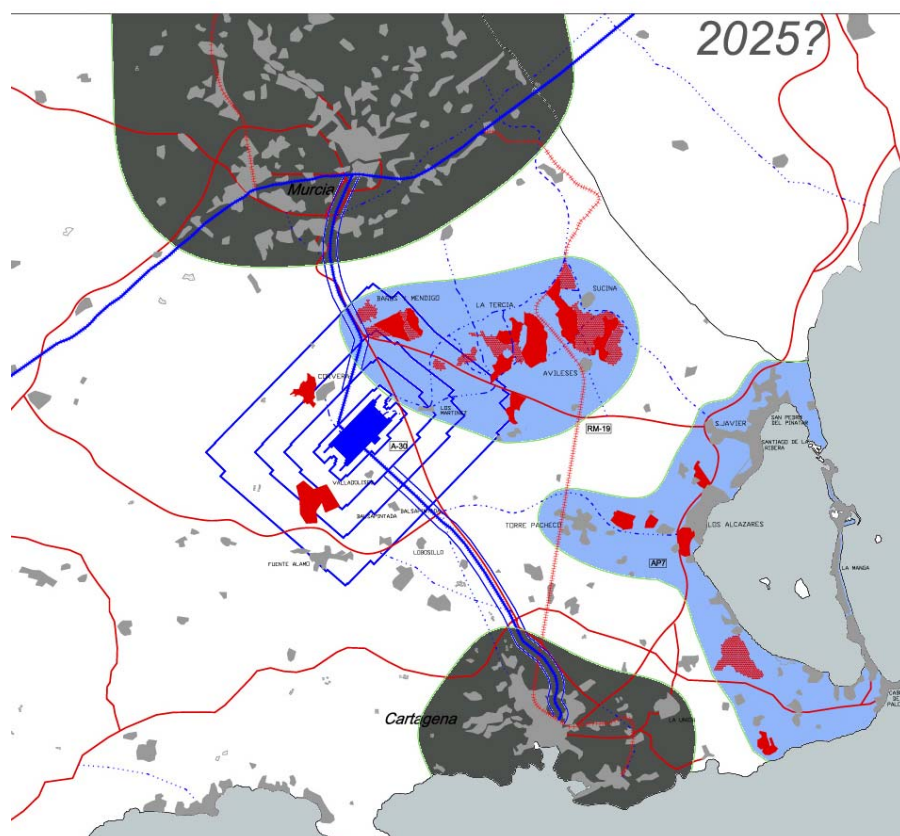
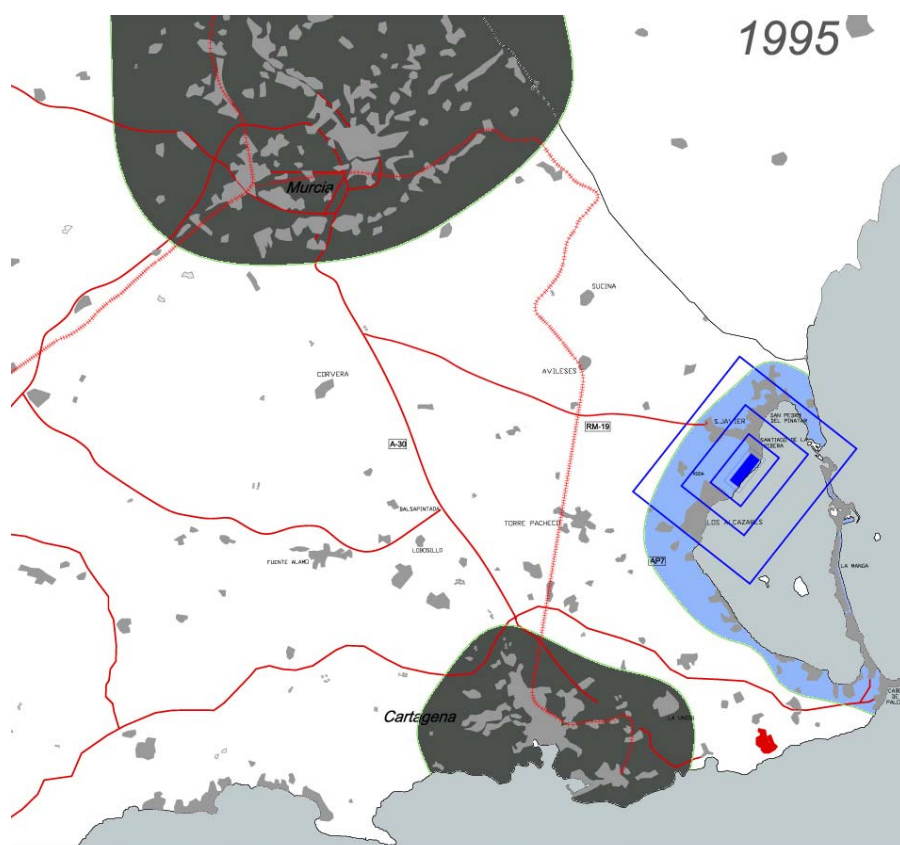
La Ciudad Región o Región Urbana es probablemente el fenómeno territorial más relevante y característico de la sociedad de la información y de la globalización.

El concepto de ciudad tradicional pierde relevancia, surgen nuevos territorios en entornos metropolitanos menos densos, más difusos y con necesidad de interconexión física y telemática.

1. Territorio rótula: término del libro "Territorios Inteligentes. Región de Murcia" Fundación Metrópoli. Consejería De Desarrollo Sostenible Y Ordenación Del Territorio R Murcia. 2007

2. Ciudad media. Es un término relativo, que hace exclusivamente referencia a su tamaño y posición en la clasificación de ciudades de una región o país. La relación con el desarrollo se establece a partir de su función de intermediación, lo que nos lleva al término de ciudad intermedia, que es la que permite que la ciudad favorezca el contagio del crecimiento en su entorno próximo.

Salom Carrasco, Julia. 1995



2-F43

Evolución Eje Murcia-Cartagena. Propuesta futura de Intermodalidad TAV-Aeropuerto
Elaboración propia y según Territorios Inteligentes, Fundación Metrópoli

La Región de Murcia es un territorio con la escala apropiada. Combina ámbitos urbanos muy dinámicos con espacios rurales muy próximos. Una localización de privilegio en el Arcomed y una creciente accesibilidad en relación con Madrid, las regiones mediterráneas y con el resto de Europa y del mundo.

En definitiva, una Ciudad Región policéntrica y variada que cuenta con las condiciones óptimas para acoger un proyecto territorial coherente que le permita convertirse en un ejemplo y referente internacional¹.

El ámbito de estudio se sitúa en una zona intermedia, hasta ahora de escaso desarrollo pero de gran potencial, en donde en unos años se han creado ex novo los resorts que sin duda proporcionan nuevas y necesarias oportunidades de relación con el medio, en donde a mi entender, la integración funcional de los municipios respetando la identidad y la imagen de cada núcleo es indispensable.

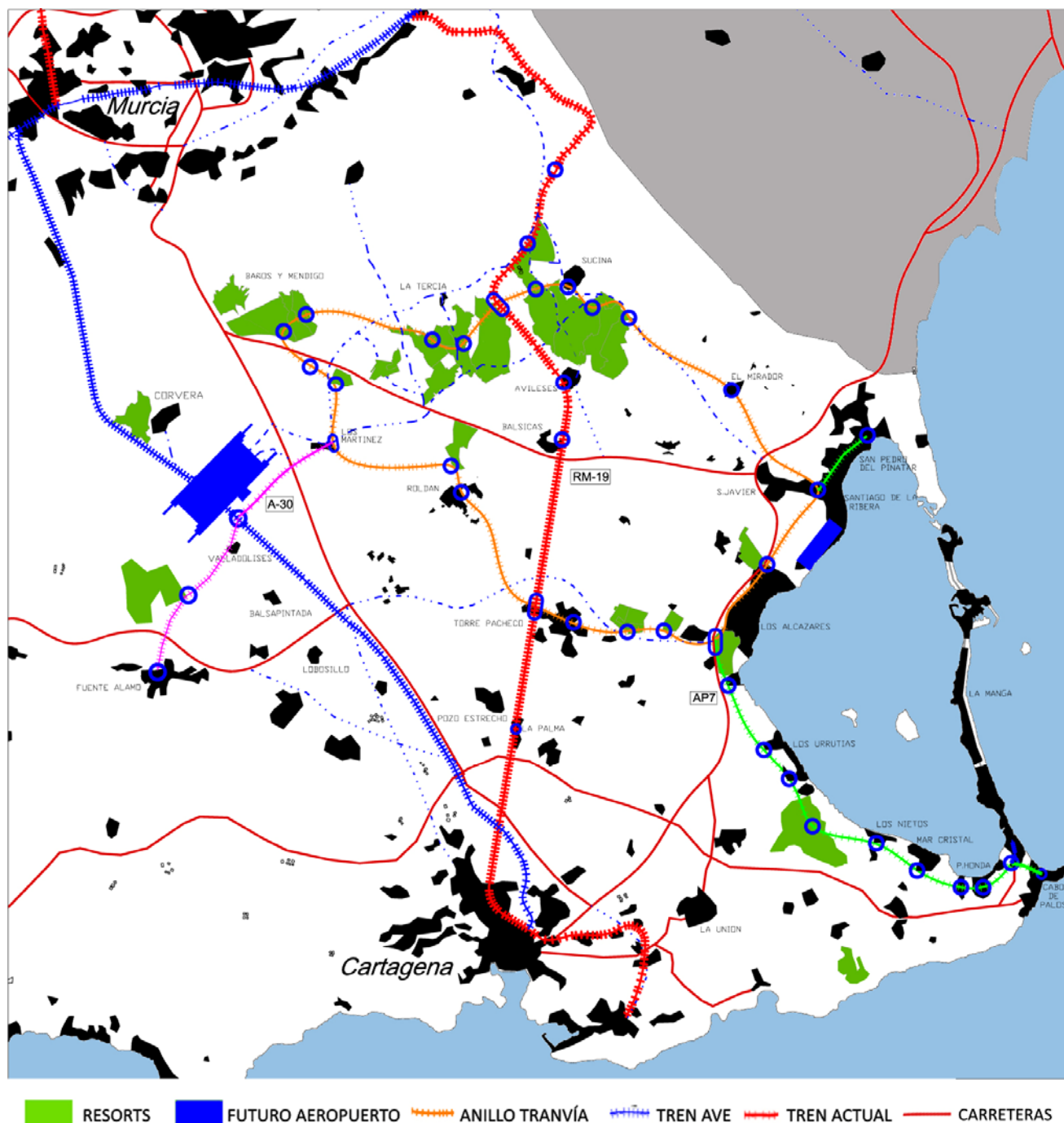
Además de las virtudes citadas en la actualidad se está construyendo el nuevo aeropuerto de Corvera al tiempo que se estudia la mejor alternativa posible para el ramal Murcia-Cartagena del Tren de Alta Velocidad (TAV). Conseguir la intermodalidad TAV-Aeropuerto es un objetivo al que aspiran muchas ciudades europeas algo que aquí en Murcia y ahora es una posibilidad pudiendo fortalecer el rango urbano de las mismas. Este eje, rematado por la turística zona del Mar Menor, equipándose de campos de golf y con ciudades litorales consolidadas, podría entrar en el selecto grupo de ciudades europeas dotadas de intermodalidad TAV-Aeropuerto. Todas ellas son nodos metropolitanos con gran proyección de futuro que lideran amplios territorios en el contexto de las euroregiones.

Mediante esta interconexión el aeropuerto de Corvera tiene la posibilidad de convertirse en uno de los grandes aeropuertos de referencia del sureste español captando flujos de viajeros de Almería y Albacete, además de la propia Región, operando de forma sinérgica con la oferta de transporte que se realiza desde el cercano aeropuerto internacional de Alicante.

En el plano comparativo **2-F43** se muestra como el desarrollo urbanístico de los resorts en el Campo Sur de Murcia junto con la consolidación de las ciudades del Mar Menor han desplazado la axialidad tradicional del eje Murcia-Cartagena, creciendo en su parte intermedia.

Este desarrollo no hace sino reforzar la importancia del conjunto, haciendo más adecuada la situación de la estación intermodal TAV-aeropuerto propuesta.

1. Fundación Metrópoli. Conserjería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio Región de Murcia "Territorios Inteligentes. Región de Murcia". 2007. p.p.57



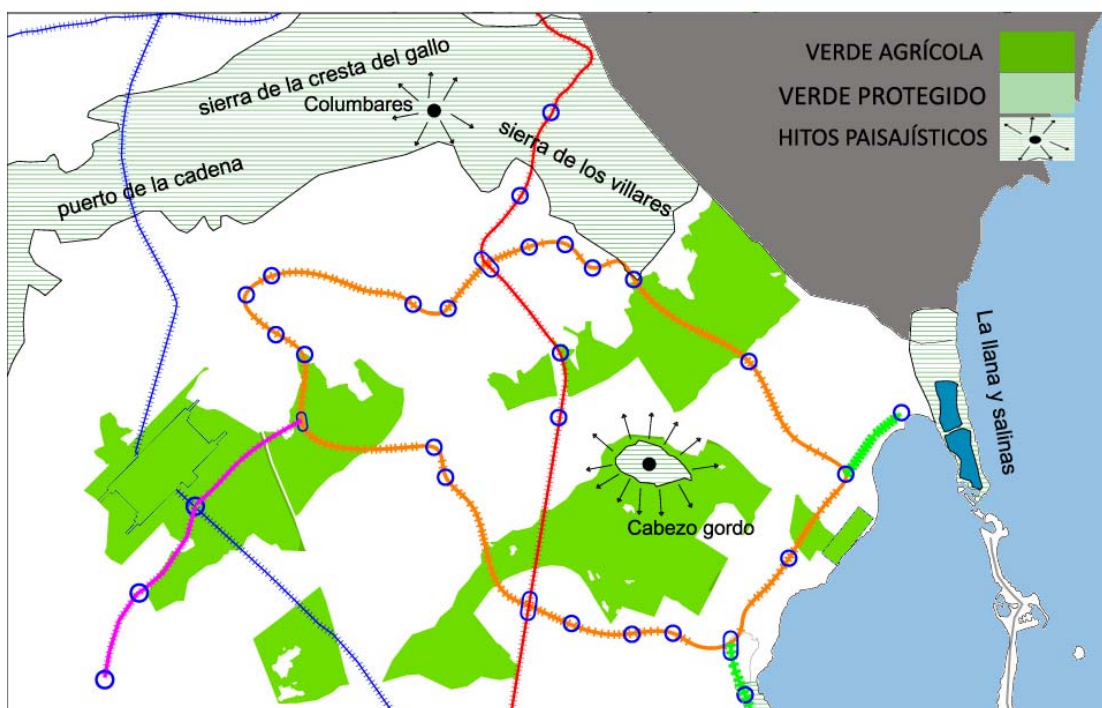
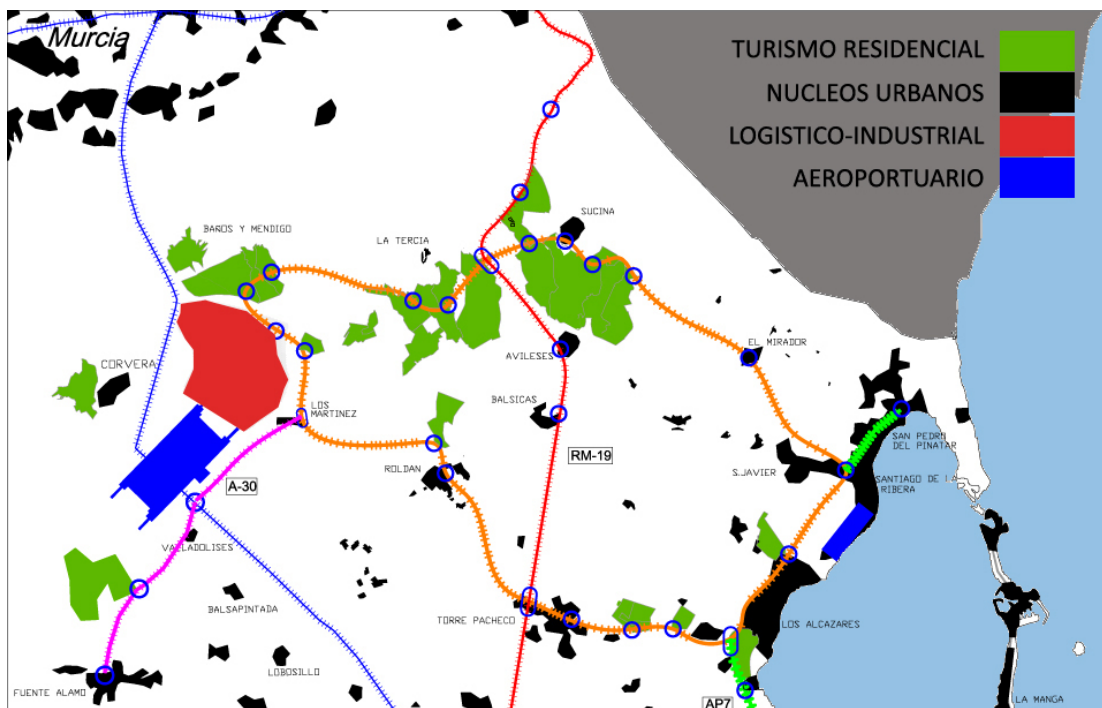
2-F44

Propuesta de transporte público en el Mar Menor/TAV/Aeropuerto
Elaboración propia

El actual ramal de ferrocarril Murcia–Cartagena da un rodeo injustificable para la Alta Velocidad, además la conexión con el aeropuerto supondría el aprovechamiento del nuevo trazado para posibles trenes lanzadera que de manera regular y en breves minutos llevaran al pasajero del centro de Murcia o Cartagena al aeropuerto, quedando así relegada la actual vía férrea, al transporte de mercancías y al transporte de cercanías entre los diferentes resorts turísticos y litoral del Mar Menor, a la manera del metro-sur en Madrid, potenciando el eficiente uso del transporte público y vertebrando el territorio que nos ocupa.

Este tramo de ferrocarril, con parada en Balsicas podría postularse no sólo como conexión con Cartagena y Murcia sino que sería el “bypass” de un **anillo de tranvía** o **tren ligero** que conectase los diferentes resorts, poblaciones litorales y el futuro centro logístico de los Martínez (ver plano **2-F44**). Este anillo tendría además conexión con el resto de poblaciones del Mar Menor y Cabo de Palos y por su puesto con la estación intermodal TAV-Aeropuerto.

Importante es el carácter vertebrador de este anillo, conectaría áreas residenciales con zonas comerciales y de trabajo, zonas urbanas con industriales, zonas de ocio con las playas y espacios rurales creando además una red de espacios públicos de relación dentro de los resorts que parten como espacios independientes y poco permeables, fomentando el tránsito peatonal interior.



2-F45

Anillo de Tranvía Mar Menor

1. Conexión de espacios multifuncionales.
 2. Conexión de hitos naturales y paisajísticos
- Elaboración propia

2-F45

Las diferentes paradas del anillo se realizarían en espacios públicos y comerciales en el caso de los resorts, en los cascos urbanos de las poblaciones existentes, en el centro logístico de Los Martínez y en zonas de especial interés paisajístico o ambiental (hitos naturales y caminos de huerta) que a su vez pudieran conectarse a carriles bici que discurrieran por zonas atractivas para el cicloturista. Además el aprovechamiento de la actual vía de tren serviría de bypass y trasbordo, reforzando y conectando poblaciones más ajenas a los resorts como Los Martínez o Balsicas.

Este anillo conectaría también con otras líneas de transporte público, por ejemplo una litoral en el Mar Menor, multiplicando la movilidad en transporte público del conjunto y con una conexión directa al cercano aeropuerto de Corvera, completando así una zona vertebrada y perfectamente comunicada por transporte público, multifuncional al servir a residentes, trabajadores y turistas, huyendo de la disgregación que el urbanismo zonificado podría producir y habilitando conexiones a zonas más remotas de especial interés como Cabo de Palos, La Manga, Fuente Álamo, etc.

RESORTS	105.912
CORVERA	2.366
MARTINEZ DEL PUERTO	1.245
SUCINA	1.789
JERONIMO Y AVILESES	1.196
GEA Y TRUYOLS	1.082
BAÑOS Y MENDIGO	545
LOS ALCÁZARES	15.619
SAN JAVIER	31.432
TORRE PACHECO	31.495
TOTAL ANILLO	192.681

2-F46

Población servida por el “anillo tranvía”
Población 2009 según INE + Población en los resorts propuestos
(población en resorts, promediando 2,5 habitantes por vivienda)

En conjunto este transporte público serviría a una población potencial directa de más 190.000 personas, combinando el uso habitual y el uso turístico.

Se contabiliza la población actual (2009) más la población en los resorts propuestos, promediando 2,5 habitantes por vivienda.

Destacar además el puerto de Cartagena-Escombreras y su importante industria petroquímica al tiempo que el gran polígono industrial planteado por el PGOU de Murcia en el espacio al norte de Los Martínez del Puerto entre las autovías RM-19 y A-30, con evidentes ventajas de situación respecto al triángulo Murcia-Cartagena-Mar Menor.

2.3.2 Análisis cercano, local. Conglomerados urbanizados tipo “resort”

Una de las características esenciales de los resorts es la de ser espacios cerrados. Según Michael Walter¹, el espacio urbano lo clasifica en “cerrado” y “abierto”. El primero se trata de aquel que desarrolla una única función. El espacio abierto se concibe como multifuncional, destinado a una variedad de usos solapados, en el que todos pueden participar. El barrio residencial, la urbanización de viviendas, el distrito financiero, la zona industrial, los aparcamientos, los túneles, las circunvalaciones, los centros comerciales y el propio coche son espacios cerrados. Mientras que la plaza y la calle concurrida, el mercado, los parques y las terrazas suelen ser abiertos. En los segundos el ciudadano es más proclive al detenimiento, a participar de la vida comunitaria.

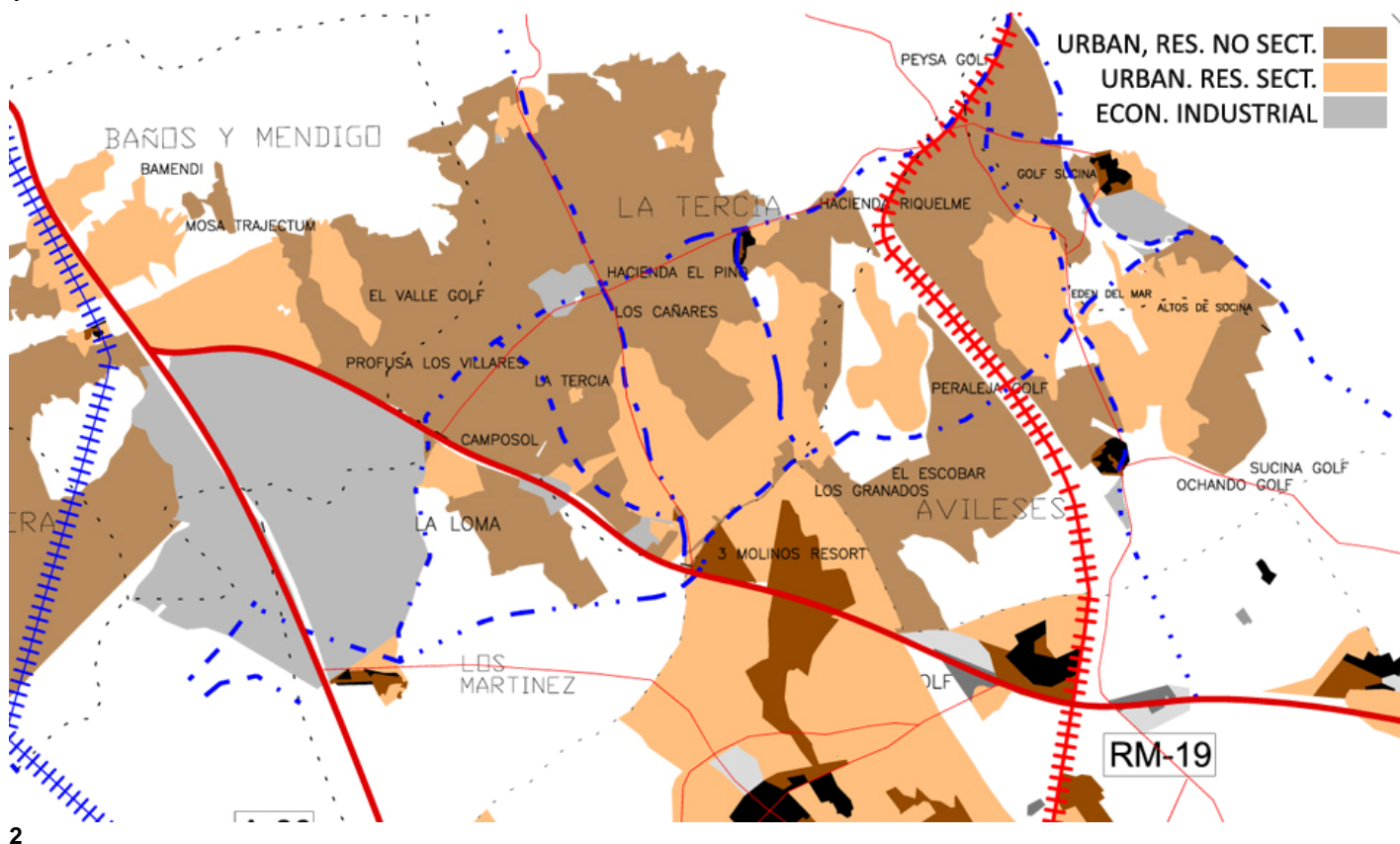
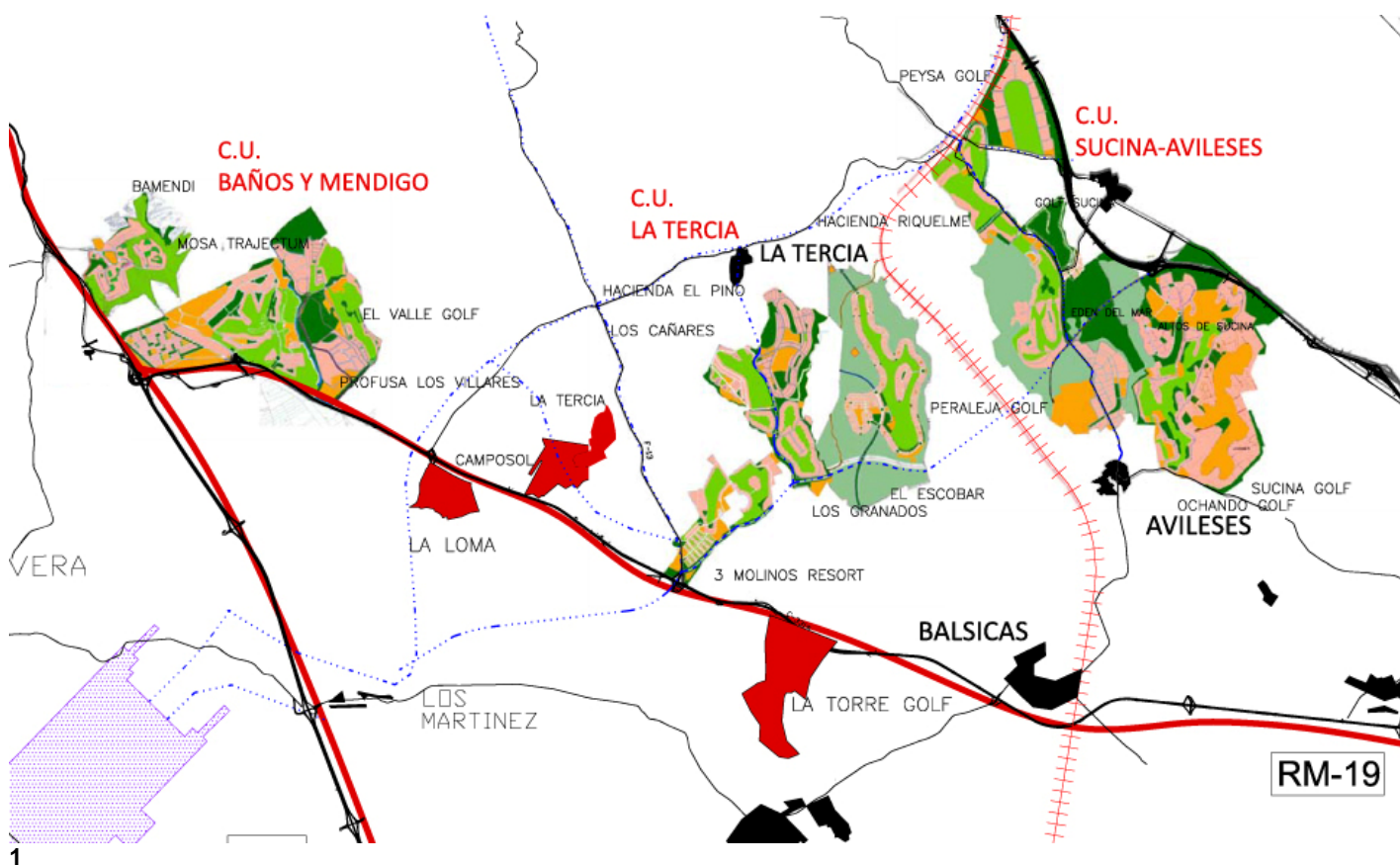
Ambas categorías tienen un papel que desempeñar en las ciudades. Los espacios cerrados satisfacen nuestras necesidades de consumo privado y autonomía y son, en ese sentido muy eficaces.

Por el contrario, los espacios abiertos aportan algo común: Agrupan a distintas partes de la sociedad y alimentan un sentido de tolerancia, conciencia, identidad y respeto mutuo.

La desaparición del espacio público abierto puede ocasionar una degradación social extrema. En respuesta a esta degradación la gente acomodada se recluye o se traslada a vivir fuera de la ciudad, en recintos privados cerrados en donde a los más desfavorecidos no se les permite entrar, el concepto de ciudadanía como corresponsable del entorno propio desaparece. En las ciudades de expansión de EEUU, aunque sean un ejemplo remoto espacial y culturalmente hablando, son claros ejemplos de lo que un modelo urbano llega a producir social y ambientalmente, estos guetos internos, barrios de clase media fuertemente vigilados, centros comerciales y parques de negocios, muestran de manera clara esta tendencia.

También es vital integrar a los pequeños núcleos urbanos próximos a estos complejos. Es fundamental en un área urbanizada de manera casi simultánea, el papel enriquecedor que puede y debe jugar Sucina, Avilese o La tercia entre otros, dotando al conjunto de aspectos carentes en los Resorts. De hecho en muchos casos se intenta reproducir de manera mimética en los llamados Town House, dónde se concentran los comercios, el aspecto pintoresco y de pueblo mediterráneo. Resulta paradójico que esto ocurra cuando en las proximidades existan verdaderos escenarios rurales, iglesias, caseríos, molinos etc.

1. Michael, W. “The Measurement of Spatial Segregation”. *The American Journal of Sociology*, 88 (5), 1983. p.p 1008-1018.



2-F47

1 Conglomerados urbanizados de resorts.

2 Suelo Urbanizable residencial (sectorizado y no sectorizado) e Industrial
Elaboración propia según planos de ordenación y PGMO Murcia

2.3.2.1 Conglomerados urbanizados de “Resorts”

En el ámbito estudiado, encontramos tres conglomerados urbanizados, a los cuales llamaremos de Sucina-Avileses, La Tercia y Baños y Mendigo. Todos ellos pertenecen al municipio de Murcia.

En el nuevo PGOU, se ha dispuesto en esta zona, limitada por la parte norte de la Sierra de Carrascoy y al sur por la autovía RM-19, de suelo urbanizable sin sectorizar con tolerancia turístico residencial en densidades bajas de edificación, sin embargo en muchos casos los distintos planes parciales, al dedicar superficies importantes de mejora ambiental y conservación (mínimo del 25% según PGOU), resulta en un espacio porcentualmente reducido una concentración de viviendas importante.

En los planos **2-F47** puede observarse el suelo urbanizable residencial no sectorizado disponible, además del residencial sectorizado, sumando ambos una extensión de 9.086 ha. Por otro lado, podemos contabilizar que la superficie de los 17 resorts que componen los conglomerados urbanizados es de 3.414 ha. un 37% del suelo total residencial dispuesto en esta zona. Por todo ello puede suponerse que en el futuro, la zona sea un continuo urbanizado, residencial y de baja densidad.

Insistir que esta clasificación responde tan sólo a una inmediatez o cercanía física que forma un área de áreas. Si bien a priori funcionan de manera independiente, aspecto que no hace sino reflexionar sobre lo adecuado que sería una futura gestión conjunta, incluyendo poblaciones preexistentes conformando un modelo más lógico y equilibrado, sin que por ello los espacios privados dejaran de serlo, ahondando en la complementariedad y diversidad de usos de modo que el espacio suburbano y continuo se enriqueciese a nivel general de las virtudes de cada elemento en particular.

	Sup. Ha	SSGG Ads	Total	Nº Viv	Hotel	Golf/Hoyos	Estado
MURCIA							2009
Hacienda Riquelme	135,3			1.864	1	1 18	T
Peraleja Golf	317,2			1.400	1	1 18	P
Eden del Mar	318,7			3.000		1 18	
La Hacienda Ochando	344,0			2.064	1	1 27	
Peysa Golf Mar Menor	117,8			1.644	1	1 18	
Sucina Golf	256,6	278,3	534,9	900		1 18	
Altos de Sucina	136,6			705	1	1 18	
Golf Sucina	59,9			400		1 18	
	1.686,1	278,3		11.977			

	Sin iniciar
	Movimiento tierras
	En ejecución
P	Terminado Parcialmente
T	Terminado

2-F48

Conglomerado urbanizado de Sucina-Avileses

Elaboración propia a partir de:

Inspección in situ

Plano de Ordenación

Información comercial

2.3.2.2 El Conglomerado urbanizado de Sucina-Avileses

Es el de mayor extensión y compacidad de los tres, además afecta a los pueblos de Sucina y Avileses, de tamaño reducido pero que sin duda se desarrollarán lo suficiente en cuanto a servicios y equipamientos como para que supongan un atractivo a los residentes de los Resorts tal y como en su momento sucedió en poblaciones como Los Belones con respecto al Hyatt, que ha experimentado un florecimiento de comercios y restaurantes o el crecimiento del pintoresco mercadillo semanal de pueblo.

Componen dicho coonglomerado: Hacienda Riquelme, Peraleja Golf, Edén del Mar, Hacienda de Ochando, Peysa Golf, Sucina Golf, Altos de Sucina y Golf Sucina.

Tal y como se indica en tabla **2-F48**, resultan un total de 1.686 Ha de suelo urbanizable resultando 11.977 viviendas, 8 campos de golf y al menos 5 hoteles. Con una población total de entre 30.000 y 47.000 habitantes, para un promedio de 2,5 a 4 personas por vivienda. Su situación aunque muy relacionada con las principales vías de comunicación en la actualidad se encuentra a unos kilómetros al interior de la autovía RM-19, rodeando Sucina. Reseñar las 278 hectáreas de Sistemas Generales Forestales Adscritos a estas actuaciones.

En la actualidad, 2009, se encuentran finalizados Hacienda Riquelme y Peraleja Golf, habiendo iniciado las obras La Hacienda de Ochando, constituyendo el 50% del total previsto.

El 60% de dicha extensión, según anterior Plan de 1978 (Plan Rivas), ocupa suelo calificado como No Urbanizable y el resto como Urbanizable No Programado.

Con el actual PGOU ocupa un amplio abanico de suelo urbanizable sin sectorizar, clasificándolo en :

SB (bordes serranos con aptitud turística)

SF (páramos con limitada tolerancia de usos turísticos-residenciales)

SP (páramos con tolerancia de usos turísticos-residenciales)

Así como suelo urbanizable sectorizado, residencial de densidad muy baja ZU.

En ocasiones comprenderán Sistemas Generales Forestales, contenidos en el resort como Parque Forestal dentro de la Mejora Ambiental del plan.

El complejo se encuentra limitado al norte por suelo NF de protección de la naturaleza y usos forestales. Al sur linda con suelo NB agrícola de interés productivo, quedando intersticios de suelo urbanizable sin sectorizar SB y SF

Al oeste limita con la actual vía férrea Cartagena –Murcia al paso por Balsicas, con la correspondiente reserva de suelo.

Aparte de dichos intersticios queda limitado hacia el oeste, al otro lado de la vía férrea, las futuras ampliaciones o reservas de suelo urbanizable,.

El Plan Especial de Infraestructuras del Campo de Murcia prevé una amplia red de vías de doble carril por sentido, que articulará el territorio al paso por Sucina y Avilese con la autovía del Mar Menor RM-19 e intercomunicando lo diferentes Resorts entre sí.

Además destacar la próxima apertura de la autovía Santomera-Mar Menor que circunvalará Sucina y reducirá el tiempo de acceso al Mar Menor del área metropolitana de Murcia.

	Sup. Ha	SSGG Ads	Total	Nº Viv	Hoteles	Golf/Hoyos	Estado
MURCIA							/09
3 Molinos Resort	175,7			2.500	1	1 18	
	137,3	142,7	280,0	2.000		1 18	
Los Granados Golf Resort	101,3	169,5	270,8	2.380	1	1 9	
El Escobar Real Golf	200,0	316,0	516,0	2.874	1	1 18	
Los Cañares	70,1	29,0	99,1	900		1 9	
La Tercia Real	129,9			975		NO	
	814,3	657,2		11.629			

	Sin iniciar
	Movimiento tierras
	En ejecución
P	Terminado Parcialmente
T	Terminado

2-F50

Conglomerado urbanizado de La Tercia
 Elaboración propia a partir de:
 Inspección in situ
 Plano de Ordenación
 Información comercial

2.3.2.3 Conglomerado urbanizado de La Tercia

Constituido por cinco resorts, Tres Molinos Norte y Sur, Los Granados, El Escobar Real Golf y los Cañares, además de la urbanización La Tercia Real, contando con una superficie total de 814 hectáreas, 11.629 viviendas y cinco campos de golf.

Muy significativa es la superficie total de Sistemas Generales Forestales Adscritos con un total de 657 hectáreas, dotando porcentajes de Mejora Ambiental superiores al 50% en la mayoría de las actuaciones.

Se sitúa tangencialmente a la RM-19 y se aglutina de manera menos compacta que el complejo de Sucina. En un futuro llegará a tener una población total entre 29.000 y 46.500 habitantes.(2,5-4 personas x vivienda)

El suelo circundante o próximo a este complejo es principalmente urbanizable compatible sin sectorizar del tipo SR, relieves movidos con tolerancia de usos turísticos-residenciales y SP, páramos con tolerancia de usos turístico residenciales. Quedando además espacio intersticial entre resorts del tipo SF, páramos con limitada tolerancia de usos turístico residenciales.

Por último destacar la existencia del núcleo urbano de La Tercia, que aunque de poca entidad ha experimentado en los últimos años un cierto crecimiento. Aunque no resulta del atractivo y potencial que Sucina o Avilese puede ser una referencia cercana a las nuevas urbanizaciones.

El PEIVCM del Campo de Murcia prevé igualmente una red de vías de doble carril por sentido que de manera longitudinal al norte y al sur conectarán con la autovía RM-19 y la futura de Santomera-Mar Menor pasando por el complejo de Sucina.

De manera transversal discurrirán también nuevas vías de un solo carril por sentido que unirán las dos vías anteriores, articulando el territorio urbanizado.

Los terrenos se desarrollan en un 80% en suelo No Urbanizable según el anterior PGOU de 1978, el resto en Urbanizable No Programado.

En el vigente PGMO el suelo de este complejo es inicialmente urbanizable sectorizado, residencial de densidad muy baja ZU y urbanizable no sectorizado, relieves movidos con tolerancia de usos turísticos-residenciales SR.

Destacar que el 47% de la superficie total pertenece a Sistemas Generales Forestales y Mejora Ambiental.

En el caso especial de la Finca El Escobar cuenta con una superficie urbanizable de 200 ha. inscrita en 316 ha. de terrenos No Urbanizables correspondiente a GF Sistema General Forestal. Se “envuelve” lo urbanizado suponiendo isla dentro de la Mejora Ambiental.

	Sup. Ha	SSGG Ads	Total	Nº Viv	Hotel	Golf/Hoyos	Estado
MURCIA							2009
Mosa Trajectum Golf	360,0			1.500	1	1 27	P
Bamendi-United Golf Resorts	254,0	283,8	537,8	1.600	1	1 18	
El Valle Golf Resort	128,0			688	1	1 18	T
Finca Los Villares	172,2			1.000	1	NO	
	914,2	283,8		4.788			

	Sin iniciar
	Movimiento tierras
	En ejecución
P	Parcialmente terminado
T	Terminado

2-F52

Conglomerado urbanizado de Baños y Mendigo

Elaboración propia a partir de:

Inspección in situ

Plano de Ordenación

Información comercial

2.3.2.4 Conglomerado urbanizado de Baños y Mendigo

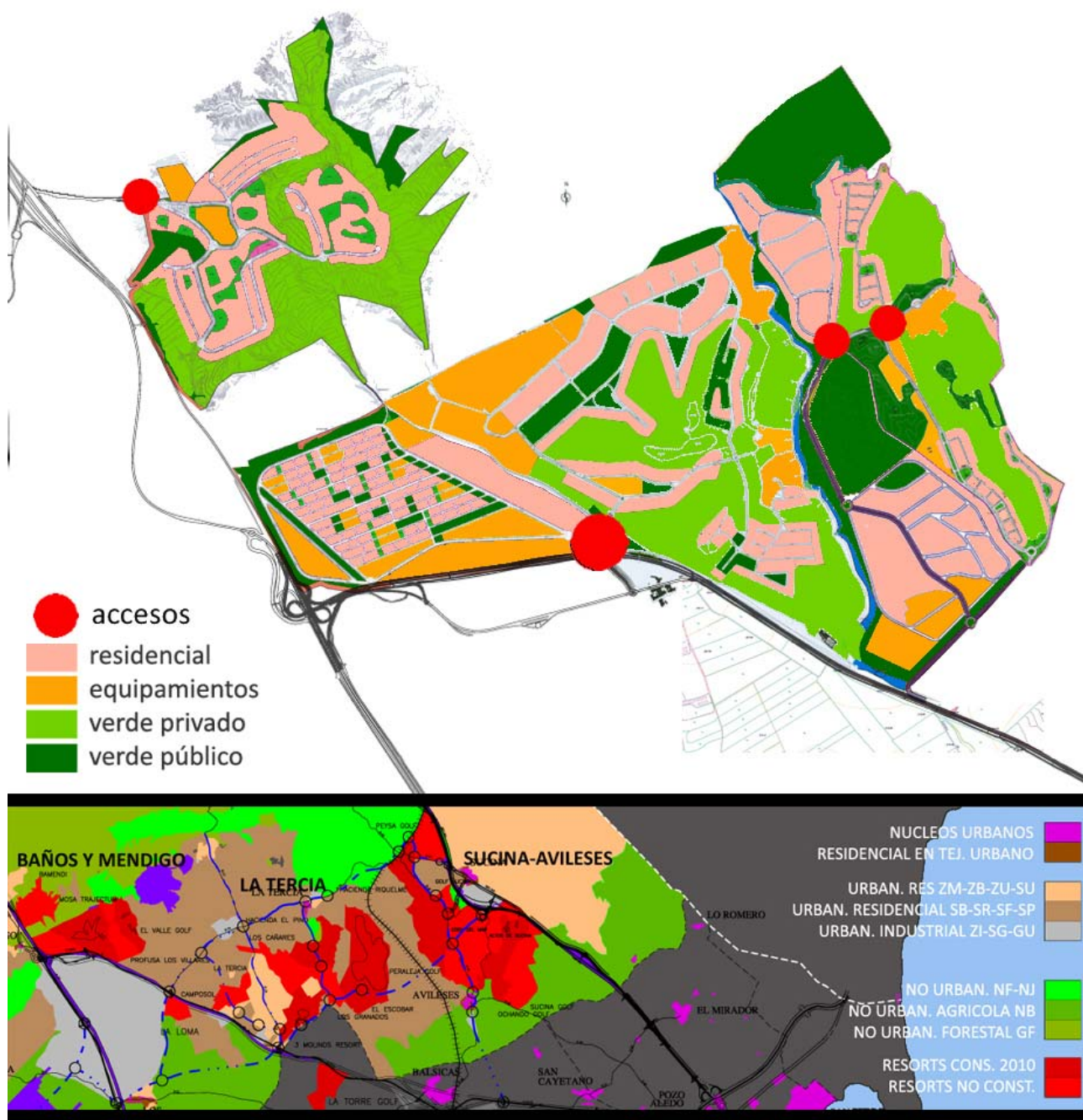
Se sitúa en el ángulo formado al oeste por la A-30 y al sur por la RM-19, lindando al norte por la Sierra de Carrascoy al paso por el puerto de la Cadena.

Forma una extensión compacta formada por 3 grandes resorts, Bamendi Golf, Mosa Trajectum y El Valle, y una urbanización intercalada entre los dos últimos, Finca Los Villares.

Es el Conglomerado más cercano a la ciudad de Murcia y al futuro aeropuerto de Corvera de los que son objeto de estudio.

Consta de un total de 914 hectáreas de suelo urbanizable, 4.788 viviendas y 3 campos de golf entre otros equipamientos. La población estimada, suponiendo de 2,5/4 habitantes por vivienda es de 11.970/19.152 habitantes.

El Resort Bamendi cuenta con 283,8 hectáreas de Sistemas Generales Forestales Adscritos en concepto de Mejora Ambiental.



2-F53

Conglomerado urbanizado de Baños y Mendigo. Usos del Suelo según PGMO
Elaboración propia a partir de Planos de Ordenación

Además de su inmediatez a la intersección de la A-30 con la RM-19, está planeado al sur de la autovía RM-19, un gran sector económico dotacional de más de 1.900 hectáreas que se prolonga a ambos lados de la A-30 destinado a actividades logísticas y de servicios que por su gran dimensión, más de 1.900 hectáreas, supondrá centro neurálgico y referente básico para la organización espacial del conjunto de la actividad local y regional que servirá debido a la cercanía, al nuevo aeropuerto de Corvera.

Analizando comparativamente el anterior y actual PGOU. Excepto Bamendi Resort que está en suelo no urbanizable, el resto se encuentra en suelo urbanizable no programado según el antiguo PGOU.

Con el PGOU vigente el suelo del complejo se reparte igualmente en ZU, urbanizable sectorizado, residencial de densidad muy baja y SB urbanizable sin sectorizar, bordes serranos con aptitud residencial. Mosa Trajectum Resort tiene una calificación TA, urbanizable transitorio, correspondiente a ordenación del planeamiento anterior que se convalida sin modificaciones.

Este conjunto urbanizado no contiene ningún núcleo urbano o rural preexistente aunque Baños y Mendigo está cercano se ubica al otro lado de la autovía y por tanto no se prevé una unión física de la misma manera que el escaso tamaño de esta población tampoco es representativo ni referencial para los resorts.

2.4 REFLEXIONES. MODELO TENDENCIAL FUTURO

2.4.1 Reflexiones Generales

El modelo “resort” que ha empezado a implantarse en el ámbito de estudio, ha supuesto por sus características intrínsecas una innovación en el sector turístico-residencial, por la dimensión y número de las propuestas un impacto visual y ambiental en el tradicional espacio rural murciano, por la dudosa continuidad del trasvase Tajo-Segura y por el medio físico que ocupa, ha creado un debate que enfrenta a la agricultura con el turismo residencial.

De cada aspecto sobre el que este controvertido modelo repercute se han podido extraer diferentes conclusiones.

El resort pese a orbitar alrededor del campo de golf, genera la mayoría de sus ingresos por las actividades paralelas, tales como el inmobiliario y el turístico, al contrario de lo que sucede en EEUU y Reino Unido donde la tradición golfística está muy arraigada¹.

El campo de golf supone un paisaje artificial creado en un entorno que inicialmente carece de atractivo, el golf se postula como elemento dinamizador donde el residente es sujeto de acción en una sociedad terciaria que concede gran valor a la oferta de ocio ausente en anteriores procesos residenciales.

En la actualidad el turismo se erige como uno de los activos a potenciar para convertirse en la base del desarrollo económico de la Región, para ello es necesario un giro a la terciarización. Los servicios suponen un impacto reducido todavía en el conjunto de la región, pues, entre otras causas, la reducida especialización turística ha sido generalizada hasta hace poco, frente a lo que sucede en provincias próximas como Alicante, Valencia, etc.

El modelo “resort” de ordenación basa su potencial en dos razones fundamentales, en primer lugar, por la proyección turística para el cliente extranjero y, en segundo lugar, por cuanto ha de suponer la comercialización de un turismo de calidad y diferencial dentro del cada día más competitivo sector turístico que ofrece múltiples alternativas a la tradicional modalidad de sol y playa.

Según el estudio Exceltur², los ingresos anuales del turismo de golf se estima que ascienden a 1.300 millones de euros, siendo el gasto diario por visitante en conceptos directamente relacionados con la práctica de este deporte entre 150 y 180 euros, muy por encima de los turistas de otros segmentos, (alquiler vivienda se situaba en los 33,70 €, mientras esta cifra se elevaba hasta los 87,12€ en el caso del turista que pernoctó en un alojamiento reglado).

1. Aymerich Golf Management. 2005

2. Informe Deloitte En Colaboración con el Área de Estudios e Investigaciones de Exceltur. "Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005

Aunque parezca una paradoja, el estrangulamiento que padece la Región de Murcia a causa de sus necesidades hídricas, contribuye a impulsar fuertemente la apuesta por el modelo "resort".

A nivel turístico parece lógico un cambio de modelo y de enfoque que desde el cuidado del entorno y la sostenibilidad ambiental, favorezca una urbanización orientada a estos fines, primando, por un lado, aquellas combinaciones entre oferta reglada y residencial que aporten la mayor derrama socioeconómica y el mayor valor añadido a largo plazo a los destinos, y dinamizando, por otra parte, la propia actividad constructiva apostando más decididamente por la rehabilitación de los espacios urbanos y zonas de esparcimiento de la costa que atraviesan una etapa de obsolescencia y precisan una reconversión integral, así como invirtiendo en infraestructuras y dotación de equipamientos que complementen y diferencien los atributos y atractivos de nuestros destinos del litoral.

Por otra parte, los municipios turísticos se enfrentan a la necesidad de prestar un nivel de servicio superior a los no turísticos, tanto en número, calidad y cantidad, y asumir un mayor volumen de inversión para reforzar el atractivo del Espacio Turístico como uno de los elementos clave de su competitividad. Así, por ejemplo, algunos de los servicios que deben prestar los municipios turísticos son exclusivos de estos, como la creación de la marca y la promoción del destino, la señalización turística, las oficinas de información, el mantenimiento de los recursos turísticos (naturales y culturales), la conservación del entorno y la limpieza de playas

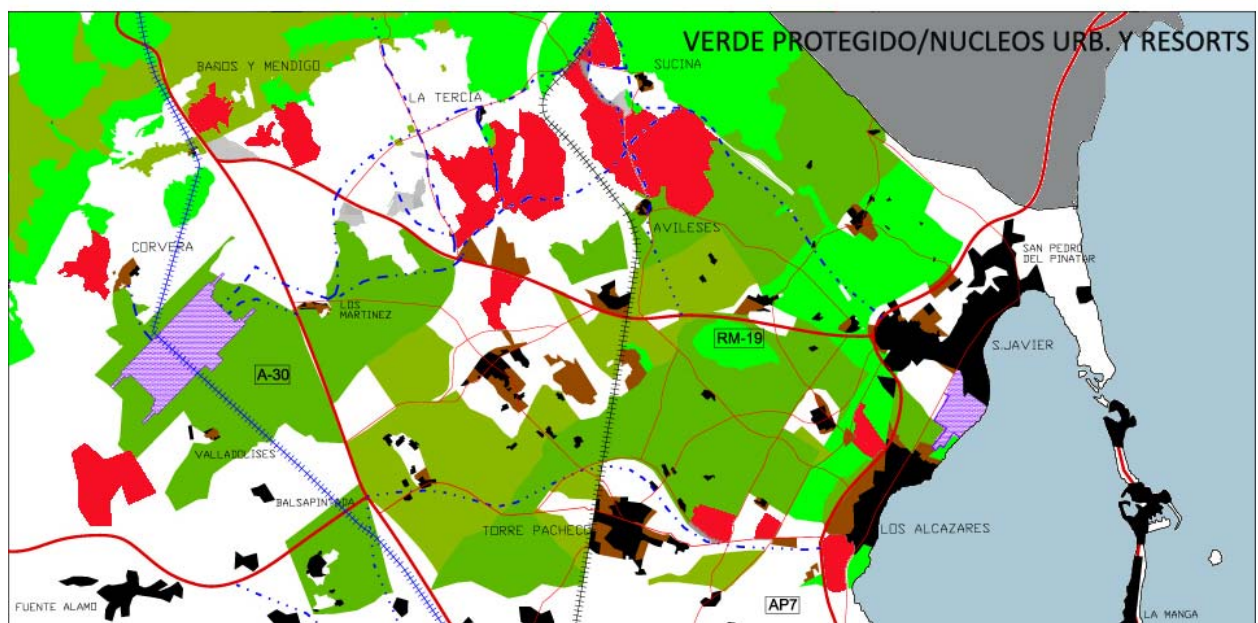
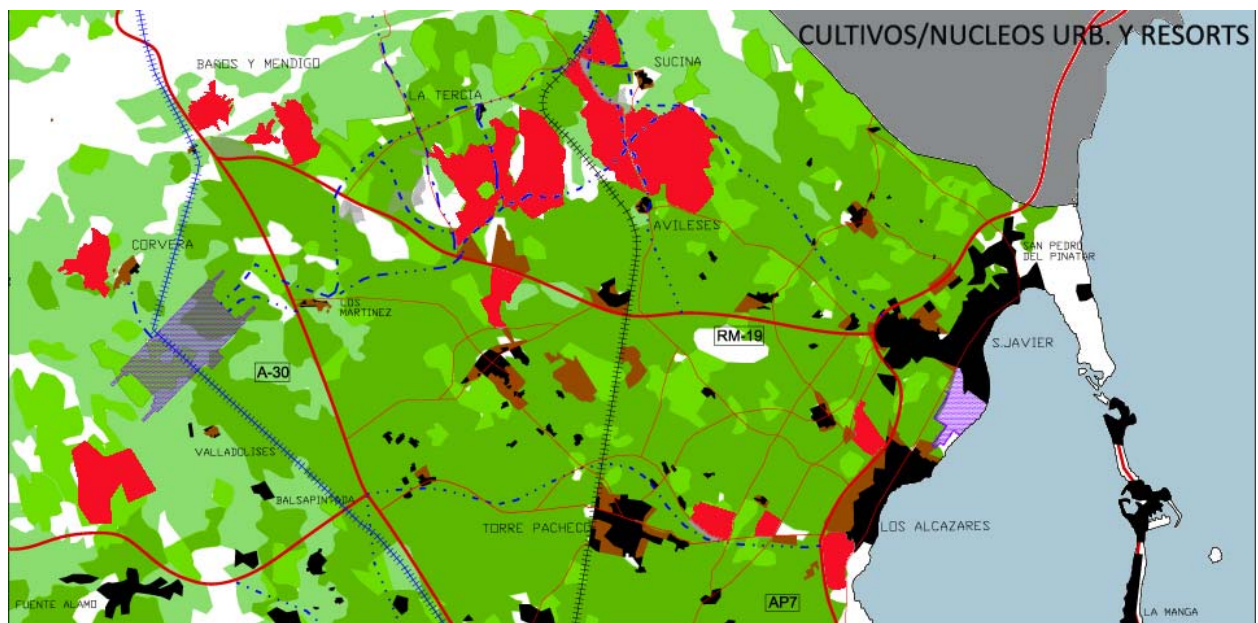
Así se ha trabajado en la incorporación de oferta de golf, náutica, cultural, natural, deportiva, de aventura, gastronómica, entretenimiento para la tercera edad, etc. La selección del conjunto de productos debe asegurar que estos sean compatibles entre sí, que se refuercen y complementen mutuamente generando economías de escala y que se dirijan a segmentos de demanda que puedan compartir un mismo espacio turístico sin problemas.

Otro aspecto fundamental y controvertido que define al resort, es el consumo hídrico, si bien ha quedado demostrado que tras regular el riego de los campos de golf mediante aguas depuradas, la mayor carga hídrica la suponen las miles de viviendas construidas junto al golf, siendo más importante la carga medioambiental de éstas,

preocupando por tanto en mayor medida la índole difusa de estas urbanizaciones que acarrear mayores derramas energéticas (desplazamientos en coche, pérdida energética de tipologías aisladas, falta de transporte público, etc).

Pese a todo lo anterior parece indispensable potenciar el uso de aguas residuales, contribuyendo estas urbanizaciones a la financiación de depuradoras. Además sería conveniente la ubicación de los futuros campos de golf en sectores de suelos pobres, eriales, pedregales, etc., y planificar un stock de suelo agrario, especialmente de suelos potentes y en sectores sedimentarios¹.

1. Espejo Marín, C. "Campos de golf y medio ambiente. una interacción necesaria". Cuadernos de Turismo, nº 14. 2004. p.p. 103



2-F54

Núcleos urbanos y Resorts / Suelos agrícolas
 Núcleos urbanos y Resorts / Verde protegido, no urbanizable
 Elaboración propia según PGOU y Atlas Geográfico RM

Existen suelos no urbanizables de interés agrario (agrícolas de interés productivo o regadíos protegidos por planeamiento, según el municipio), sin embargo la extensión de esta protección se presume exigua, tal y como puede verse en el plano, contraponiendo suelos agrícolas (*según Atlas Geográfico RM*) y verde protegidos según cada PGOU (interés agrícola, inadecuado, paisajísticos, etc)

También:

[...] se debe evitar el “modelo americano”, de diseño basado en las grandes superficies de agua, tanto para obstáculos como para almacenamiento, ya que inducen a una fuerte pérdida por evaporación, por un “modelo mediterráneo”, con personalidad propia y con un césped menos exigente en agua. Este modelo debería prestar más atención a las características del paisaje mediterráneo y preservar en todo momento las especies arbóreas típicas mediterráneas según cada área, olivos, algarrobos, encinas, pinos, etc, y no introducir especies exóticas, muchas veces de difícil aclimatación [...]

En este aspecto es de especial relevancia el diseño del campo de Mosa Trajectum, adaptado a la orografía existente y empleando como jardinería ornamental vegetación autóctona.

Los campos de golf deberían potenciar y no destruir las características medioambientales y paisajísticas de las áreas donde se instalan.

Por último, como se recoge en la síntesis y recomendaciones del *Informe Campos de Golf*², se debería estimular la realización de una política de acercamiento de las diferentes instalaciones a aquellos sectores sociales detractores y/o desconocedores de este deporte, para hacer del mismo una actividad más diáfana y abierta, conducida desde la perspectiva empresarial y sin necesidad de perder su carácter privativo, fomentando además este deporte, todavía con gran margen de desarrollo en nuestro país.

El espacio eminentemente rural que ocupan los resorts ha sido otro tema de amplio debate. En el sector agrario actualmente se plantea no ampliar la superficie de regadío sino reorganizar las existentes e incluso reconvertir algunas de sus partes, afrontando así mejor la nueva realidad competitiva de otros países del mediterráneo sur, en donde los propios empresarios murcianos invierten, dado el menor coste de producción, siendo quizás el futuro la especialización en productos exclusivos y de alta calidad.

1. Espejo Marín, C. "Campos de golf y medio ambiente. una interacción necesaria". Cuadernos de Turismo, nº 14. 2004. p.p. 103, 104

2. Cámara De Comercio De Mallorca, Ibiza y Formentera. Informe campos de golf, 2000.

Además este debate creado, no parece plantear la coexistencia de ambos sectores, pareciendo lo más lógico una economía mixta, turismo-agricultura en convivencia que provea de mayor diversidad y por tanto mayor solidez, evitando comparaciones desiguales, meramente mercantilistas sobre la derrama económica resort/regadío por hectárea o número de personas empleadas.

La realidad actual de crisis (2010) no ha hecho sino confirmar que la excesiva dependencia en sectores económicos concretos como el de la construcción no hace sino debilitar y reducir la competitividad. La agricultura está siendo el sector que presenta en la actualidad mayor solidez, frente al retroceso evidente de la construcción, servicios y turismo.

Otro aspecto que quiero resaltar acerca del sector agrario en la Región, es el valor medioambiental de cultivos como los frutales, olivos que reducen la desertificación del medio, mantienen la higrometría del subsuelo y dibujan un panorama paisajístico de gran valor en un medio semiárido.

Para finalizar no podría dejar de mencionar el valor cultural e identitario de la huerta murciana que proporciona una materia prima de gran calidad para una gastronomía sana y muy apreciable para propios y extraños, siendo esta otra cualidad adicional, por supuesto también para el turismo.

2.4.2 Reflexiones en el marco territorial y urbanístico.

Las llamadas ciudades medias, asentamientos de entre 100.000 y 300.000¹ habitantes, tienen en la actualidad un nuevo estatus en Europa. Su tamaño les permite concentrar los recursos humanos y económicos necesarios, aunque de dimensiones justas para evitar las responsabilidades y problemas propios de las grandes metrópolis.

El ámbito de estudio, la llanura del campo sur de Murcia, Torre Pacheco, San Javier y Los Alcázares, en la actualidad cuenta con 95.000 habitantes (ver 2-F29), es la gran pieza de conexión entre las dos ciudades principales de la Región (436.000 y 230.000 habitantes² respectivamente), con expectativas de crecimiento futuro de entre 110.500 y 176.700³ habitantes si contabilizamos tan solo los resorts planificados.

El fuerte crecimiento de éste área se ha basado en los servicios a la agricultura; en la reciente oferta de ocio y de espacios residenciales de calidad; y en una creciente actividad empresarial, facilitada por el aumento de las interrelaciones con Murcia, Cartagena y los espacios alicantinos de la Vega Baja.

Este futuro área urbano será extenso, plurinuclear, multiforme y pese a la actual crisis, de rápida consolidación, de compleja organización interna, con gran potencial y marcadas debilidades propias del urbanismo difuso.

El fenómeno de urbanismo difuso que se da en Europa (eurosprawl) se hace evidente en este ámbito, resultando al mismo tiempo un problema y una oportunidad. Desde un punto de vista social ha provocado al ciudadano dejar de pensar en la pertenencia a un todo urbano, al civismo en favor del individualismo. Por otro lado ha proporcionado oportunidades de movilidad y por tanto a la localización de la vivienda y el trabajo, además debido a su reciente implantación, son más fácilmente reestructurados y más proclives a adoptar nuevas tendencias tales como los parques agrícolas, las cubiertas fotovoltaicas, proyectos de biomasa y muchas más propuestas innovadoras.

El modelo difuso es más un modo de vida que una forma de urbanismo.

“la ciudad es menos un lugar, menos territorial y profundamente extraterritorial, en la cual las nociones geométricas de centro y periferia están lentamente perdiendo su significado”

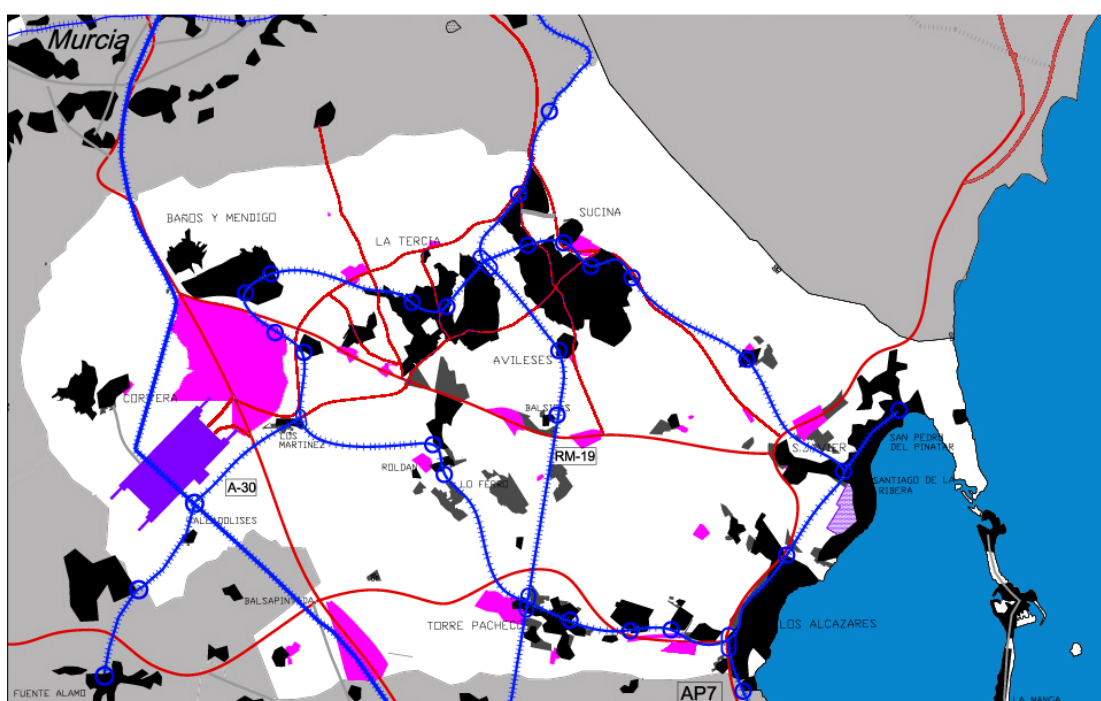
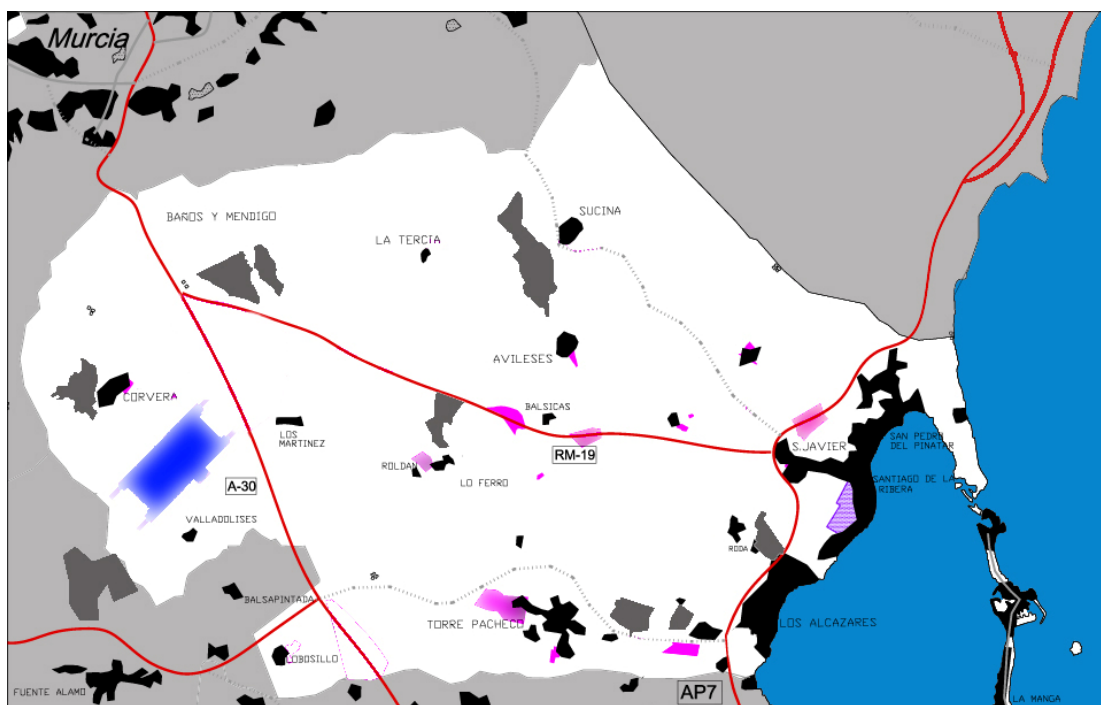
Paul Virilio, 1996

1. Ciudad media. Es un término relativo, que hace exclusivamente referencia a su tamaño y posición en la clasificación de ciudades de una región o país. Salom Carrasco, Julia. 1995. En el contexto de España se considera ciudad media a esta población.

2. Datos INE 2009.

3. Según estimación número viviendas (ver página 42, tabla1-F14)

44,191 viviendas X 2,5/4 habitantes por vivienda



2-F55

Núcleos urbanos, polígonos industriales y transporte (Actualidad/Futuro, propuesta)

Elaboración propia a partir de:

Propuesta propia de anillo tranvía,

Varios previstos por PEICM

Al fin y al cabo afirmar que la ciudad mediterránea compacta y diversa, multifuncional y heterogénea puede constituir un modelo con una buena base para dirigirse hacia la sostenibilidad, no invalida la proposición de otros modelos urbanos que también puedan conseguirlo.

En países como EEUU en dónde el urbanismo disperso causa estragos por el desacerbado uso del territorio, la dependencia del vehículo privado y la falta de cohesión social del vecindario, se recomienda encarecidamente una red polinuclear de ciudades compactas donde el campo sea campo y la ciudad, ciudad.

Lejos estamos de esos extremos urbanos sin embargo la amplia experiencia obtenida del “sprawl” en ese país, hace válidas algunas de las conclusiones obtenidas y aplicables al Campo Sur de Murcia-Mar Menor.

El carácter polinuclear del modelo de implantación urbana requiere crear nuevas centralidades en las tramas de baja densidad mediante la introducción de actividades adecuadas y la propuesta de densidades más altas en áreas determinadas. Estas áreas determinadas son básicas como lugares de intercambio y socialización en los resorts, donde el concepto de vecindario es más débil que en ambientes urbanos. Estos “centros” en la trama difusa serían los idóneos para el “anillo de tranvía” **2-F38** propuesto en esta tesis, conectando nodos de diversa índole (urbanos, comerciales, residenciales) posibilitando una movilidad al habitante que con facilidad adoptaría alternativas peatonales e intercambios entre diferentes áreas sin necesidad del transporte privado, produciéndose sinergias y complementariedades con el medio urbanizado y natural del ámbito de estudio y dando forma consolidada a un modelo innovador y funcional que explotase las posibilidades del medio, dejando de lado la inicial estructura cerrada de “cluster”¹ urbanizado.

Según el libro *The Region City*² la diversidad de usos dentro de un vecindario que además sea caminable, y al decir caminable quiero decir que el peatón pueda alcanzar lugares cotidianos de interés y valor, es, sin duda el modelo ideal de sostenibilidad y éxito social, si bien los resorts están planteados prácticamente como “distritos residenciales” es decir, lugares en los que predomina un único uso, por todo ello se hace vital una red de transporte eficiente y público que aúne usos y funcionalidades diversas aunque remotas para el peatón al tiempo que habilite múltiples alternativas de itinerarios peatonales, en bici que a su vez abran nuevas puertas a enclaves naturales o rurales tan inmediatos y próximos a los resorts, rodeados de zonas con valor ambiental y encanto paisajístico.

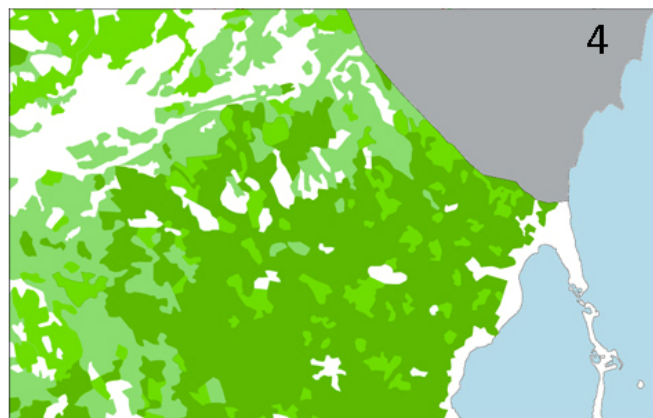
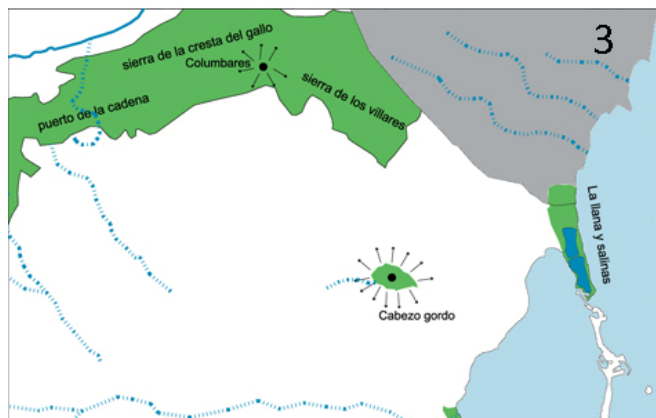
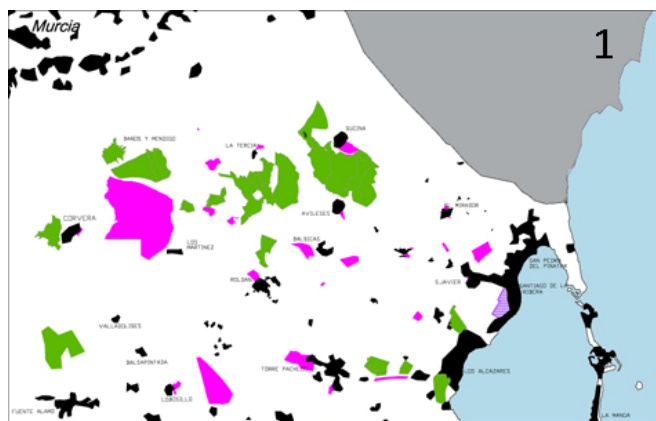
Por todo ello en mi opinión, la pieza clave de cualquier plan, la que determina, sin duda, la configuración final del territorio, es el modelo de movilidad escogido.

1. Cluster. es un término inglés encontrado en varios tecnicismos. La traducción literal al castellano es "racimo" o "grupo"

2. Calthorpe, P. .Fulton, W. “The Regional City, Planning for the end of sprawl”. 2001

Sin duda alguna hay que hacer de la carencia virtud, dotando de verdad de movilidad, en consonancia con el volumen de habitantes y lo variado de sus desplazamientos, sin que con ello se desprecien las siempre necesarias VAC (vías de alta capacidad) realizadas y por realizar, que sin embargo priman el uso del vehículo privado con las consecuencias que ello conlleva (consumo energético, disminución de lazos sociales con el vecindario, etc)

Este urbanismo difuso, que constituye grandes superficies urbanizadas destinadas en mayor o menor medida al turismo residencial y que en el ámbito de estudio sobrepasa divisiones municipales, requiere para su gestión el binomio planificación urbanística y ordenación del territorio, siendo ésta la fórmula más adecuada para lograr la deseable complementariedad entre territorios colindantes, pero del mismo modo necesitados de armonizar entre sí.



2-F56

Elementos a tener en cuenta en la Región Urbana. (de izda -dcha. y arriba- abajo)

1 Núcleos urbanizados (urbes, resorts y polígonos industriales)

2 Transporte (VAC, Aeropuertos, TAV, Anillo-Tranvía)

3 Áreas naturales protegidas e hitos paisajísticos

4 Cultivos de regadío y secano

Elaboración propia según propuesta , Red Natura 2000, PEICM y PGOU varios

Para la correcta planificación de la región urbana habrá que tener en cuenta primeramente las partes que la componen¹:

- **Centros:** el destino local y regional de los vecindarios, pequeños núcleos y ciudades.
- **Distritos:** áreas de usos específicos, necesariamente dominados por una actividad principal.
- **Áreas protegidas:** los espacios naturales que articulan la región, espacios agrícolas protegidos, LICs, ZEPAS, etc.
- **Corredores:** elementos de conexión basados o en sistemas naturales o en líneas de transporte e infraestructuras.

Según las tesis del “Smart Growth”² (crecimiento inteligente) las estrategias de gestión y sostenibilidad de amplias regiones urbanas deben basarse en:

- **Comunicación,** entre los diferentes agentes y gestores del desarrollo (promotores, municipios, CCAA) siendo ésta fluida, precisa, efectiva y transparente.
- **Participación,** de los ciudadanos, accediendo a la información aportada por los anteriores, colaborando y proponiendo ideas sobre el futuro de sus ciudades.
- **Pensamiento a gran escala,** el crecimiento urbano en nuestro medio repercute al medioambiente, a los impuestos que se nos cobra, a los desplazamientos diarios, al precio de la vivienda y muchos otros aspectos que deben incluirse a la hora de planificar el crecimiento.
- **Diversidad,** los residentes de toda edad y nivel de la comunidad deben participar en la planificación.
- **Mirada hacia el futuro,** el desarrollo inteligente debe mirar más allá de las necesidades individuales o de un grupo reducido. El desafío es lograr los intereses comunitarios o de interés regional al tiempo que se respeten las necesidades locales e individuales.
- **Compromiso.** Involucrarse en una visión global requiere compromiso, respeto y comprensión. Cada punto de vista y sugerencia <no puede ser aceptada.

Cierto es que en la actualidad el ámbito local o vecinal ya no es el lugar necesario para las relaciones personales, el consumo, el trabajo, el ocio, la actividad política o religiosa. Cada individuo tiende a construirse su territorio local, perdiendo quizás importancia las comunidades locales, sin embargo la relación con lo próximo, con tu vecindario es vital para construir una comunidad sostenible e involucrada en su medio, dejando de lado las individualidades.

1. Calthorpe, P. .Fulton, W. “The Regional City, Planning for the end of sprawl”. 2001

2. Lawrence F., Sarah K., Todd L. “Smart Growth”. 2006

El mito basado en que con la tecnología actual, se puede realizar la mayor parte de los contactos, intercambios, y comunicaciones sin necesidad del contacto personal cara a cara es incierto, resulta que diversos estudios sobre la materia demuestran que en lugar de disminuir los contactos personales, las nuevas tecnologías son generadoras, contrariamente, de un número de contactos cara a cara todavía más grande que sin la existencia de éstos¹.

La idea de vecindario influye directamente a la calidad de vida.

Es importante recordar que la percepción de la calidad de vida y la calidad medioambiental son los mejores índices que tiene una región para el crecimiento económico. La clave crítica es entender que las regiones atractivas y con éxito, bajo el punto de vista económico, no siguen en general las tendencias estadísticas, sino que crean sus nuevas **tendencias innovadoras** (por ejemplo Phoenix ha cambiado su enfoque económico, basado en la actualidad en la industria de la energía solar, transformando e innovando su base económica hacia un futuro regional más sostenible²).

Esto implica el transformar la percepción de la calidad de vida, que se basa muchas veces en atributos geográficos, y en crear una nueva industria innovadora, que pueda producir una nueva etapa de bonanza económica basada en las inversiones técnicas embrionarias. Las condiciones excepcionales de la Región de Murcia para el turismo, lo son también por su situación en el Arcomed para atraer inversiones en el campo de la investigación y la industria de alta cualificación. Este espacio no es sólo un espacio para lograr la pretendida excelencia turística.

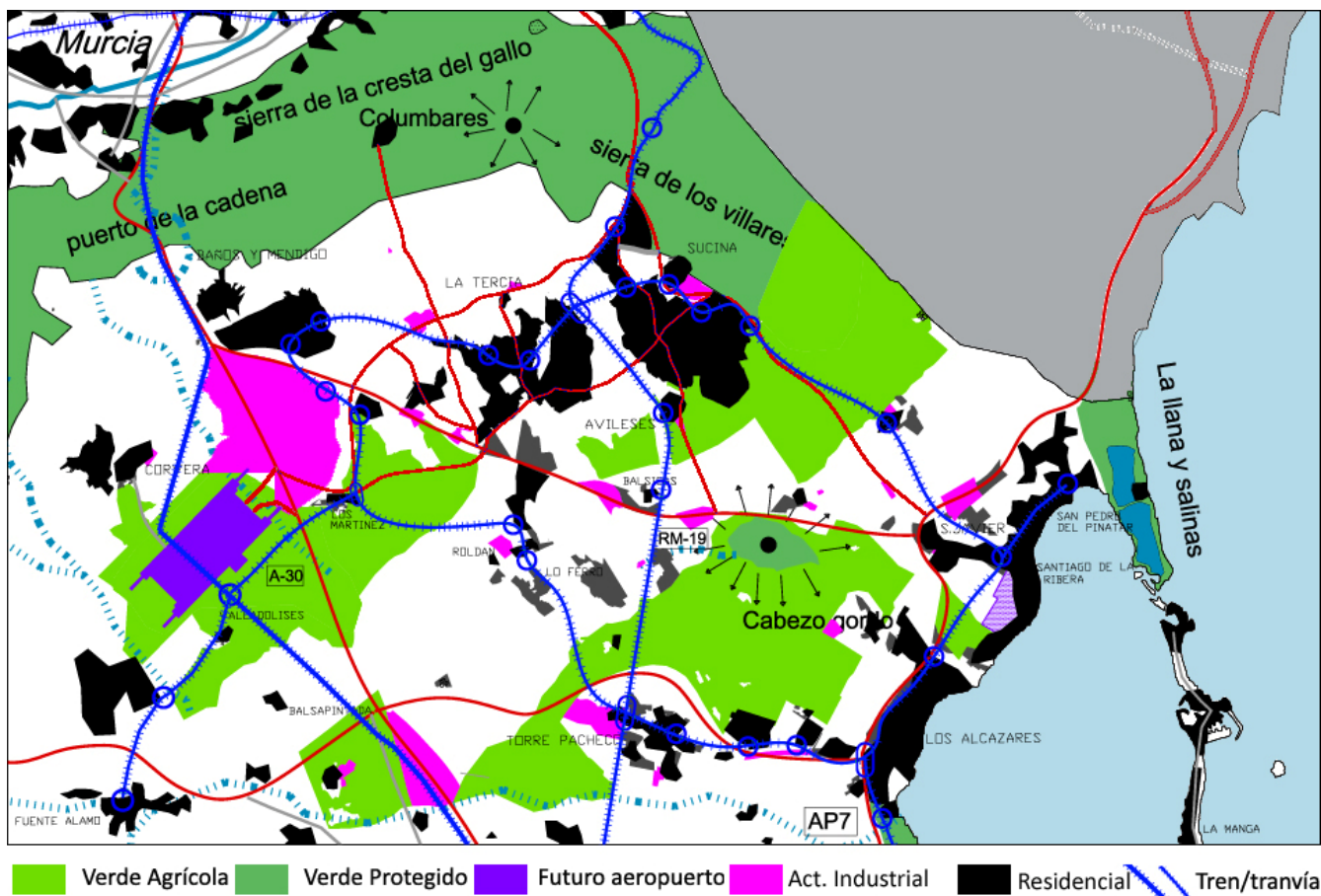
La implementación de la planificación regional no es sencilla, ni está libre de gastos públicos. Instaurar estrategias de dirección del crecimiento es más que aplicar técnicamente instrumentos operativos. Incluso en el mejor de los casos se requiere pasión, persistencia y perseverancia. Los expertos recomiendan educar a la comunidad, construir el soporte político y diseñar instrumentos para la administración del crecimiento que conforman las necesidades y el carácter de la comunidad.

Según Ignacio San Martín², la mayoría de los estudios evaluativos defienden el sistema de planificación regional como un sistema que ayuda al crecimiento económico de la región, expande una producción más diversa de vivienda económica y protege la economía rural, sin limitar un gran nivel de autonomía local. Finalmente recalcar que los beneficios de la planificación regional se expresan, generalmente, por lo que no se puede ver, o sea, por lo que no ha ocurrido.

El desarrollo de la ciudad tiene mucho de imprevisible y no es práctico imponer modelos infalibles sino con la suficiente flexibilidad como para poder adaptarse a los cambios del momento.

1.Barceló M.- Oliva A. "La ciudad Digital"
Beta Editorial. 2002. p.p.87

2. San Martín, I.. " Cuestionando el sueño americano: planificación regional versus el área metropolitana de Phoenix. 1996



2-F57

Región Urbana propuesta resultante de una gestión multiterritorial y de amplias miras
Elaboración propia según propuesta, Red Natura 2000, PEICM y PGOU varios

El momento del modelo resort hace tiempo que ha llegado, el momento para la innovación turística, el momento para implantar correctamente el TAV junto con el nuevo aeropuerto. Las inversiones que desde años atrás se realizaron en la zona del Mar Menor en infraestructuras tenían su base en un desarrollo urbanístico musculoso y explosivo que pese a verse ralentizado en la actualidad seguirá teniendo desarrollo, eso sí, en la medida en que el mercado lo demande. El momento ha sido y seguirá siendo en los años venideros. Es quizás ahora cuando se deban realizar planteamientos gestionados por mancomunidades capaces de abordar la dimensión del área.

El ámbito de estudio contiene la mayor parte del potencial regional para el modelo resort, una oportunidad perdida supondría una gestión meramente municipalista y de mira estrecha. Se impone una gestión mancomunada, consensuada del conjunto del Mar Menor que articule propuestas y dote de las infraestructuras necesarias para crear un espacio innovador y de gran dinamismo económico de, repito, grandes potencialidades (clima, paisaje, cercanía al mar, etc).

Si nos alejamos del ámbito de estudio observaremos que las potencialidades aumentan con el eje Murcia-Cartagena, no sólo por la dimensión del conjunto sino por su multifuncionalidad y diversidad. El futuro se basa por tanto en la articulación de cada uno de los elementos que compondrán esta región urbana, en donde el modelo resort ocuparía un espacio dominante en el Mar Menor, pero capaz de formar una red territorial equilibrada que acoja a todos y cada uno de los factores anteriores a su implantación (agricultura, núcleos urbanos, espacios naturales e hitos paisajísticos)

3. CONCLUSIONES



C1

Ortofoto del ámbito de estudio
(*Google Earth 2010*)

Fotos: Paisaje rural de Sucina y Resort Roda Golf
(*Atlas de los paisajes de la R.Murcia, foto comercial Roda Golf*)

CONCLUSIONES

De la Investigación realizada en esta Tesis Doctoral se obtienen las siguientes conclusiones:

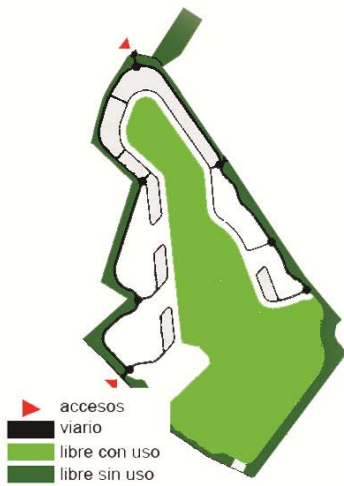
1. El modelo urbanizador “resort” basa su atractivo en dos aspectos fundamentales.

En primer lugar, la proyección turística dirigida al cliente extranjero, y en segundo lugar, la comercialización de un turismo de calidad y exclusivo; aspectos que ofrecen alternativas a la tradicional modalidad turística de sol y playa.

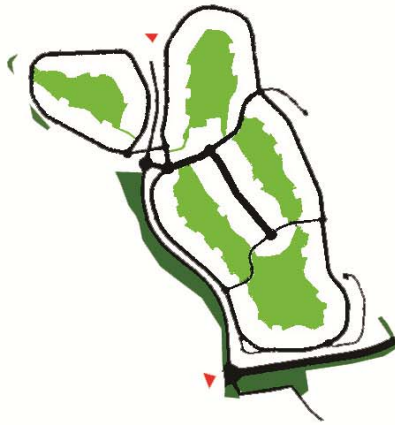
2. Tal y como se constata en este Trabajo de Investigación, el modelo urbanístico “resort” en España, genera la mayoría de sus ingresos a través de actividades inmobiliarias y turísticas paralelas al golf, aspecto que difiere de lo que sucede en EEUU y Reino Unido.

.

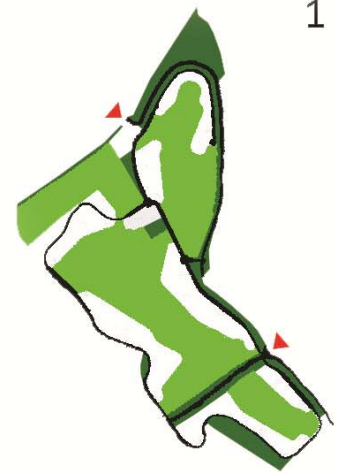
Resort tipo Golf Profesional



Resort tipo Golf-Residencial



Resort tipo Mixto (Residencial-Deportivo)



1



2



3

C2

1.Espacios libres con uso/sin uso.

2 Usos principales.

3 Espacios libres / privado

Roda Golf, Los Granados y Hacienda Riquelme
 Elaboración propia según planos de Ordenación

3. Respecto a las características urbanísticas del “resort” cabe concluir **(C2)**:

Tejido urbano. Se constata la prioridad al diseño del equipamiento (campo de golf) tras el cual se traza el viario y finalmente la parcelación. La orientación y asoleo de las viviendas es aleatoria, obviando un criterio básico de bioclimatismo y razonabilidad urbanística.

Circulación. Se prima el uso del transporte privado. Los recorridos peatonales no son alternativos sino paralelos al del automóvil, aumentando los desplazamientos que son únicos, circulares e indirectos, en vez de múltiples, lineales y directos.

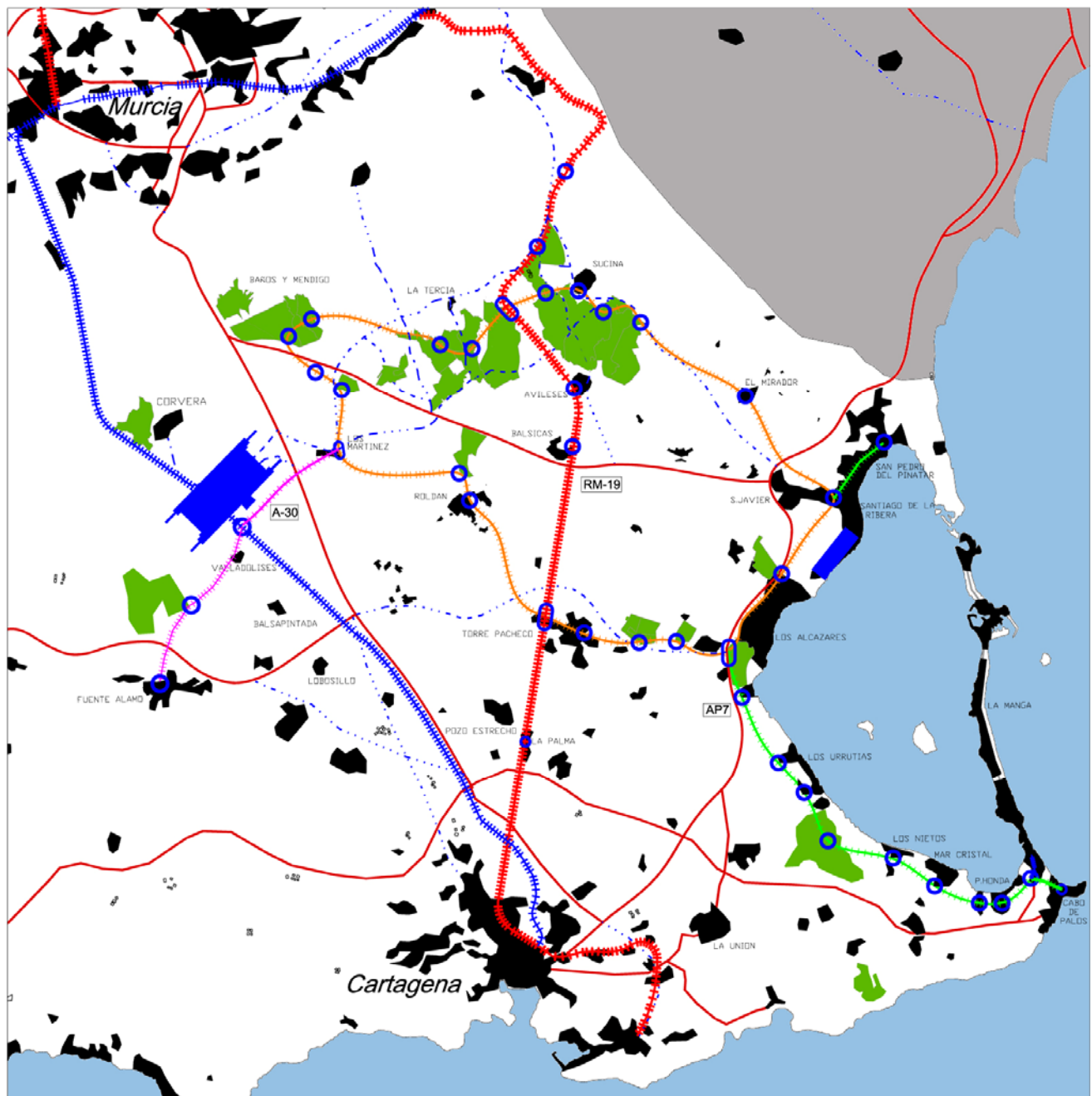
Espacio Libre. El suelo libre de edificación es mayoritario, del orden del 80%, transfiriendo un amplio porcentaje al campo de golf, con límites peatonales, de uso privado y acceso restringido.

Usos principales. Mientras en las ciudades se desarrollan múltiples y diversas actividades, dando respuesta a necesidades distintas y complejas, en los “resorts” se da básicamente el uso residencial y el de equipamientos privados.

4. Diecisiete (17) de los veintisiete (27) “resorts” estudiados se planean colindantes entre sí, ubicándose en un medio agrícola y desurbanizado, constituyendo tres (3) “conglomerados” residenciales de gran extensión e impacto visual, con una población potencial de 95.000 habitantes.

5. El análisis del ámbito de estudio concluye que, una economía mixta, el turismo y la agricultura en convivencia, proporciona una mayor diversidad oferta y por tanto mayor solidez y dinamismo económico.

6. Según los estudios aportados, el consumo hídrico de los campos de golf es en muchos casos inferior al de regadíos como el algodón o el tomate, y además se realiza con aguas depuradas. Sin embargo, el mayor consumo lo suponen las viviendas construidas en los “resorts”, cuyos vertidos depurados, reducen el consumo total.



■ RESORTS
 ■ FUTURO AEROPUERTO
 — ANILLO TRANVÍA
 — TREN AVE
 — TREN ACTUAL
 — CARRETERAS

7. Es clave para la competitividad de los municipios de importancia turística, como los de la zona de estudio, incorporar oferta cultural y de ocio variada, siendo necesario asumir para este fin más inversiones que en municipios no turísticos.

8. El modelo difuso del urbanismo de los “resorts” y su localización , conlleva consumos energéticos adicionales (desplazamientos en coche, pérdida energética de tipologías aisladas, encarecimiento de transporte público, etc).

9. Los modelos urbanos difusos como el de los “resorts”, no son inválidos, de partida, para dirigirse hacia la sostenibilidad. Las medidas adoptadas en EEUU desde hace años para corregir los efectos adversos de la dispersión y la zonificación, han demostrado ser eficaces y en gran medida extrapolables a España y ámbito de estudio. Sin embargo, la ciudad tradicional mediterránea, compacta y diversa, multifuncional y heterogénea, es el modelo más sólido para este fin.

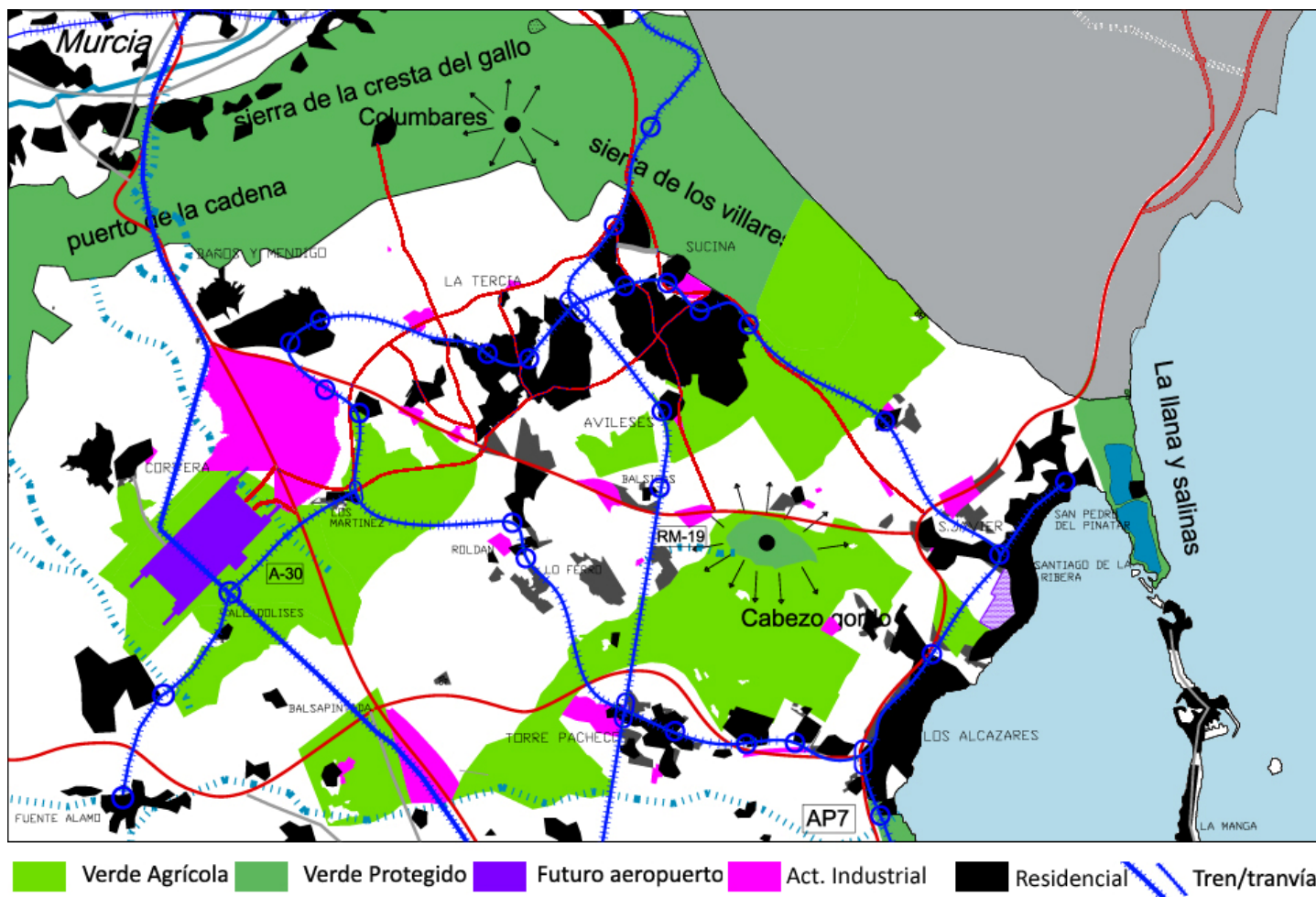
10. Como se ha demostrado, la pieza clave de cualquier planeamiento urbano, y determinante de la configuración final del territorio es el modelo de movilidad escogido.

Los “resorts” están planteados como distritos residenciales prácticamente unifuncionales, siendo indispensable una red de transporte eficiente y pública que multiplique las funcionalidades.

11. El carácter urbano polinuclear del ámbito de estudio requiere crear nuevas centralidades en las tramas de baja densidad mediante la introducción de actividades adecuadas y la propuesta de densidades más altas en áreas determinadas. Estos centros en la trama difusa serían los idóneos para el “anillo de tranvía” propuesto (**F2**) ,conectando nodos de diversas funcionalidades (ocio, cultura, etc) y posibilitando la movilidad alternativa al automóvil.

12. La gran oportunidad de contar con una Estación Intermodal, Aeropuerto y Tren de Alta Velocidad, conectado al “anillo tranvía” propuesto, lograría una movilidad territorial basada en el transporte público, vital para el ámbito de estudio y para el conjunto de la Región de Murcia..

13. En la actualidad el ámbito local no es el lugar necesario de antaño para las relaciones sociales, el consumo, el trabajo, etc. Sin embargo la relación con el vecindario, es vital para construir el sentimiento de pertenecía e identidad y lograr comunidades sostenibles.



C4

Región Urbana propuesta resultante de una gestión multiterritorial y de amplias miras
Elaboración propia según propuesta, Red Natura 2000, PEICM y PGOU varios

14. La Región de Murcia y el ámbito de estudio en particular, por sus condiciones climáticas y su estratégica situación en el arco mediterráneo, es no sólo un espacio óptimo para la pretendida excelencia turística, sino para atraer inversiones en investigación e industria de alta cualificación tecnológica.

15. Es necesaria una gestión territorial mancomunada del conjunto del Mar Menor que articule propuestas y dote de las infraestructuras necesarias para crear un espacio innovador y de gran dinamismo económico, de grandes potencialidades.

16. Los ejemplos aportados demuestran que el futuro se basa en la articulación de cada uno de los elementos que compondrán la región urbana. Esta rebasa el ámbito de estudio (eje Murcia-Cartagena (F3), en donde el modelo “resort” ocuparía un espacio dominante en el Mar Menor, integrándolo en una red territorial equilibrada, que aprovecharía las potencialidades del medio, tales como, entornos agrícolas, núcleos urbanos consolidados y rurales, espacios naturales e hitos paisajísticos.

4. BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

ASCHER F. "Los Nuevos principios del urbanismo". Alianza Editorial, 2004

AYMONINO C. " Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna (Howard, Garnier, Hilberseimer, Miljutin)" Gustavo Gili, Barcelona. 1978

BENÉVOLO L. "Historia de las Arquitectura moderna". Barcelona, Gustavo Gili, ed 8º 2002.

CALTHORPE, P. .FULTON, W. "The Regional City, Planning for the end of sprawl". 2001

CASTELLS, M. "La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional". Madrid: Alianza, cop. 1995.

CASTELLS, M. "La era de la información" V.1 " La sociedad Red" Alianza, M. 1998.

CHUECA GOITIA F. "Breve Historia del Urbanismo". El libro de Bolsillo. Madrid, 1998.

EZQUIAGA J.M. "¿Cambio de estilo o cambio de paradigma? Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano." En Urban N°3, Barcelona. 1998

FARIÑA TOJO J. "La ciudad y el medio natural". Akal, 2001

FRAMPTON, K. "Modern Architecture. a critical History".London, Thames and Hudson, 1980.[ed. cast. Gustavo Gili, 1981]

GARCIA-BELLIDO, J. "La excepcional estructura del urbanismo español en el contexto europeo" D.A. 1999

HOWARD E." Garden cities of tomorrow". General Books, paperback. 2009.

KOOLHAAS R. "S, M, L, XL". Gustavo Gili. Barcelona. 1995

MALUQUER DE MOTES J.- MONEO R.- SOLÁ-MORALES. "Vivienda y urbanismo en España". Edición Baco Hipotecario de España, 1982.

MUMFORD L. "La ciudad en la Historia". Infinito, 1966.

PANERAI,PH. "Proyectar la ciudad", Celeste, Madrid, 2002

PARCERISA,J. y RUBERT DE VENTOS Mª. "La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo". Edics. Arq., Santiago de Chile.2000

POZUETA J. "Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid" 2005

PROYECTO MSP / PROGRAMA ECOS – OUVERTURE. "El desarrollo urbano en el Mediterráneo. La planificación estratégica como forma de gestión urbana. Área Metropolitana de Barcelona, 1998.

RASMUSSEN E. " Towns and buidings". Cambridge, Mass. Mit Press, 1997

ROGERS, R.- GUMUCHDJIAN P. "Ciudades para un pequeño planeta". Gustavo Gili, Barcelona. 1995

RUANO, MIGUEL. "Ecourbanismo. Entornos humanos sostenibles:60 proyectos sostenibles". GG 1999

SASSEN, S. "La ciudad Global. Princeton" . University Press, 2001.

SASSEN, S. "Una visita guiada a la Ciudad Global. Dispersión, centralidad, nuevos movimientos políticos, culturas alternativas y una pregunta: ¿de quién es la ciudad? En Café de las Ciudades N° 10, 2003.

SOLA MORALES, M. "Las formas del crecimiento urbano" UPC. B. 1997

TRAPERO J.J " Investigación y práctica urbanística desde la Escuela de Arquitectura de Madrid: 20 años de actividad del Instituto Juan de Herrera. Madrid, 1997.

TRAPERO J.J. "La participación de los ciudadanos en el planeamiento" CyT3.1992

VENTURI R.- SCOTT BROWN D. IZENOUR I. "Learning from Las Vegas". Cambridge, Ma.: MIT Press, 1972.

VEGARA A."Los retos del urbanismo del siglo XXI", Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales, volumen 1, 3° época, Edit. MOPT; España, 1993.

ZAERA POLO A. "Orden desde el caos". Exit nº1. 2001

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA

ALIAGA SOLAR, IGNACIO. "Nuevos desarrollos urbanísticos en el Campo de Murcia. Implicaciones territoriales y Planeamiento municipal. Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2008

ANDRÉS SARASA, J.L. "Un complejo turístico exclusivo en Europa: La Manga Club Resort (Murcia)", Cuadernos de Turismo, nº 1. 1998.

ANDRÉS SARASA, J.L." Turismo y territorio en la Región de Murcia". Instituto de Fomento de la Región de Murcia. 1998.

ANDRÉS SARASA, J.L. "Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la Región de Murcia". Cuadernos de Turismo 14, 2004.

ANDRÉS SARASA, J.L. "Un complejo turístico exclusivo en Europa: La Manga Club Resort (Murcia)", Cuadernos de Turismo, nº 1, 1998

ARANDA LÓPEZ, M.D. - PINEDA MARTÍNEZ, R. "Golf en la Región de Murcia. Un análisis de redes de actores, estrategias y discursos". 2003.

BARCELÓ M.- OLIVA A. "La Ciudad Digital".Beta Ed. 2002. p.p.87

BARRADO TIMÓN, D.A. " Ordenación Territorial y desarrollo turístico. Posibilidades, modelos y esquemas de ordenación territorial del turismo en la España de las autonomías", Estudios Turísticos, nº 149. 2001

BEATLEY T. "Green Urbanism. Learning from European Cities". Washington D.C. Island Press.

BERNÁLDEZ LARA, F.J. "La gestión medioambiental en los campos de golf. El golf como deporte Ambiental", Andalucía Ecológica, nº 17, 2000.

BLAKELY E J, SNYDER M G. "Fortress America: Gating Communities in the United States" Brookings Institution Press and Lincoln Institute of Land Policy, Washington, DC.

BLANQUER CRIADO, D. "El golf mitos y razones sobre el uso de los recursos naturales (ordenación del territorio, espacios de ocio y desarrollo rural)", Valencia, Tirant lo Blanch. 2002.

BLÁZQUEZ SALÓN. M. "Auditorías ambientales de destinos turísticos:diagnosis territorial para el desarrollo de Agendas 21 locales". Cuadernos de Turismo nº 9

BONIZZI M.- FRANCESCHELLI G. "Rodar Barcelona o Barcelona rodada," Parametro nº 256. 2005.

- BORJA, Jordi et al. "Informe sobre la gobernabilidad de las áreas metropolitanas en el mundo". Urban Technology Consulting, 2003.
- BORJA, J.- CASTELLS, M. "Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información". Editorial Taurus, Madrid, 1997
- BOSMA K. – HELLINGA H. , "Mastering the City. North European City Planning 1900-2000". Rotterdam, 1997.
- CÁMARA DE COMERCIO DE MALLORCA, IBIZA Y FORMENTERA. Informe campos de golf, 2000.
- CALTHORPE, P. "The next American Metropolis". 2001. New York, Princetown Architectural Press. 1993
- CALTHORPE ASSOCIATES, Envision Utah: Producing a Vision for the Future of the Greater. Wasatch Area, April 1999.
- CARRIÓN, F. "Ciudades y políticas urbanas". CODEL, Quito. 1992.
- COSTA PÉREZ, A.- INIESTA ALONSO-SAÑUDO, A.- TORRES RIESCO, J.C. "Turismo activo y deportivo, en 50 años del turismo español. Un análisis histórico y estructural". Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces y Escuela Oficial de Turismo, 1999.
- DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA REGIÓN DE MURCIA. "Atlas de los paisajes de la Región de Murcia". 2009
- ESPEJO MARÍN, C. "Campos de golf y medio ambiente. una interacción necesaria". Cuadernos de Turismo, nº 14. 2004
- EXCELTUR. "Alianza para la Excelencia turística". Balance del 2004 y tendencias para el 2005. Perspectivas Turísticas, nº 11. 2005.
- EXCELTUR. INFORME DELOITTE EN COLABORACIÓN CON EL ÁREA DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES DE EXCELTUR. "Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias". Madrid 2005
- FEO PARRONDO, F. "Los campos de golf en España y sus repercusiones en el sector turístico", Cuadernos de Turismo, nº 7. 2001.
- FERNÁNDEZ DE CALEYA BLANKEMEYER, J. "El diseño de los campos de golf: una aproximación paisajística". Universidad de La Coruña, 1997.
- FUNDACIÓN METRÓPOLI. CONSEJERÍA DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO R MURCIA "Territorios Inteligentes. Región de Murcia". 2007

GATED COMMUNITY.

http://en.allexperts.com/e/g/ga/gated_community.htm

GRANT, J. MITTELSTEADT, L. "Types of gated communities". School of Planning, Dalhousie University, Nova Scotia, Canada. 2004

GREENSTEIN R.- SABATINI F, SMOLKA M. "Urban spatial segregation: forces, consequences and policy" Land Lines, 2000 <http://www.lincolninst.edu/pubs/pub-detail.asp?id=276>

GÓMEZ-LAMA LÓPEZ, M. ET AL. "Valoración ambiental de los campos de golf de Andalucía, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1994.

INDOVINA, F. "Algunes consideracions sobre la ciutat difusa". Documents d'Anàlisi Geogràfica, nº 33. 1998. pp. 21-32.

INGERSOLL, RICHARD. "Eurosprawl". 2006

LAWRENCE F.- KAVAGE S.- LITMAN T. "Promoting Public Health Through Smart Growth: Building Healthier Communities Through Transportation And Land Use Policies, Smart Growth BC www.smartgrowth.bc.ca/downloads/SGBC_Health%20Report%20Final.pdf). 2006

LEONARD J. "Managing Oregon's Growth". The Conservation Foundation, 1985.

LÓPEZ RAMÍREZ, J.A. "Aguas residuales regeneradas, campos de golf y desarrollo sostenible", Tecnoambiente, nº 121. 2002.

LOW S M. "The edge and the center: gated communities and the discourse of urban fear". American Anthropologist , 2001.

MAKING THE CONNECTIONS: A SUMMARY OF THE LUTRAQ PROJECT Portland, OR: 1000 Friends of Oregon, February 1997 (Vol. VII).

MARX L. "The American Ideology of Space". Denatured Visions: Landscape and Culture in the 12th century. MOMA, New York. 1991.

McCARNEY, P."The Changing Nature of Local Government in Developing Countries" Center for Urban & Community studies University of Toronto, 1996.

MONJE JIMÉNEZ. R. "Manejo de céspedes con bajo consumo de agua". Conserjería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2002

MORALES GIL, A. Agua y territorio en la Región de Murcia, Murcia, Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales Región de Murcia, 2001.

NEWMAN P.W.- KENWORTHY J.R. " Gasoline consumption and cities: a comparison of U.S. cities with a global survey" APA Journal, Winter. 1989

ORTEGA MARTÍNEZ, E. "Presente y futuro del golf en España", Estudios Turísticos, nº 90.1986.

PASCUAL I RUIZ, JORDI. "Culture, connectedness and social cohesion in Spain". 2002

PLAN DIRECTOR AMBIENTAL DE LOS CAMPOS DE GOLF EN CATALUÑA. Generalitat De Catalunya, Departament de Medi Ambient, 2001.

PIVO, G. "Regional Efforts to Achieve Sustainability in Seattle: Skinny Latte or Double Fat Mocha?" Prepared for the Creating Sustainable Places Symposium, College of Architecture and Environmental Design, Arizona State University, January 1998.

POLARIS GOLF. Directorio de Servicios y marketing. Documentación diversa para la justificación de los proyectos. 2004.

PRELORENZO, C. "Infrastructures. Villes et territoires".2000. p.p. 279

PRIESTLEY, G.K. "Turismo, ocio y deporte: el ejemplo del golf en Cataluña", en XI Congreso Nacional de Geografía, Madrid, Asociación de Geógrafos Españoles y Universidad Complutense, vol. III.1989

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE GOLF. RFEG. Listado de Clubes Federados 2010.

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE GOLF. RFEG. Evolución del Golf en España.

RECIO ESPEJO, J.M. "Valoración ambiental de algunos campos de golf de Andalucía", Monografías Universitarias de San Roque, Universidad de Cádiz, nº 10, pp. 63-73. 2000.

RICO AMORÓS, A.M. "Depuración y reutilización de aguas residuales en el litoral alicantino", Papeles de Geografía, nº 23-24, 1996.

RÓDENAS CAÑADA, M.A. "La reutilización del recurso", en La Confederación Hidrográfica del Segura 1926-2001. 75 aniversario, Murcia, Confederación Hidrográfica del Segura y Ministerio de Medio Ambiente. 2002.

ROCA ROCA, E. "Campos de golf y ordenación del territorio: régimen jurídico", Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente, nº 165, 1998.

ROLNIK, R.- CYMBALISTA, R.. "Instrumentos urbanísticos contra la exclusión social. Revista Pólis nº 29. São Paulo: Pólis, 1997

TURSKIS Z. –ZAVADKAS E.-ZAGORSKAS J. "Sustainable city compactness evaluation on the basis of Gis and Bayes rule". Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania, 2006.

VALENZUELA RUBIO, M. "Turismo y territorio. Ideas para un revisión crítica y constructiva de las prácticas espaciales del turismo", Estudios Turísticos. 1986.

VARGAS SÁNCHEZ, A., VACA ACOSTA, R.M. y GARCÍA DE SOTO CAMACHO, E. "Turismo y gestión medioambiental. Diagnóstico de los campos de golf de la provincia de Huelva", en VI Seminario Hispano-Luso de Economía Empresarial, Huelva, Universidad de Huelva ,(http://www.uhu.es/alfonso_vargas/

VERA REBOLLO, J.F. y TORRES ALFOSEA, F.J. "Peculiaridades y tendencias en el gasto turístico del agua", en Los usos del agua en España, Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo e Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante. 1999.

VIRILIO, P."La freccia del tempo," in *Domus Dossier*, n. 4, June. 1996.

UNIVERSIDAD. POLITÉCNICA DE ALICANTE. ESCUELA DE ARQUITECTURA. "Producto Murbiano" y "Rastreo Territorial". Estudio realizado por los alumnos de arquitectura sobre el desarrollo urbanístico en la Región de Murcia. 2004

WALTER, M."The Measurement of Spatial Segregation". The American Journal of Sociology, 88 (5),1983. p.p 1008-1018.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

AGENDA 21 LOCAL, ESPAÑA.
<http://www.agenda21local.org/>

ALL EXPERTS. COM
<http://www.allexperts.com/>

AMERICAN PLANNING ASSOCIATION. APA.
<http://www.planning.org/>

ARCHIVO DIGITAL DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID.
<http://oa.upm.es>

ATLAS GLOBAL DE LA REGIÓN DE MURCIA. La Verdad Digital.
<http://www.atlasdemurcia.com/>

AYUNTAMINETO DE LOS ALCÁZARES.
<http://www.ayto-losalcazares.es/>

AYUNTAMINETO DE MURCIA.
<http://www.murcia.es>

AYUNTAMINETO DE SAN JAVIER
<http://www.sanjavier.es/>

AYUNTAMIENTO DE TORRE PACHECO.
<http://www.torrepacheco.es>

BOLETÍN OFICIAL DE ESPAÑA. BOE
www.boe.es

BOLETÍN OFICIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.BORM
<http://www.carm.es/borm/vista/principal/inicio.jsf>

CÁMARA DE COMERCIO DE MALLORCA, IBIZA Y FORMENTERA Informe campos de golf, (http://cambresbalears.com/home.php). 2000.

CARTOMUR. Infraestructura de Datos Espaciales de Referencia de la Región de Murcia . IDERM. <http://www.cartomur.com/>

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA. CARM.
www.carm.es

CREM. Centro Regional de Estadística de Murcia.
<http://www.carm.es/econet/anuario/actual/anuario.html>

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY.
<http://www.eea.europa.eu>

EXCELTUR. Alianza para la Excelencia Turística.
<http://www.exceltur.org>

GENERALITAT DE CATALUNYA . Plan Director Ambiental de los campos de golf en Cataluña, Barcelona, Departament de Medi Ambient. 2001. <http://mediambient.gencat.cat/cat/inici.jsp>

GOLF EN ESPAÑA: CAMPOS DE GOLF EN ESPAÑA.
www.spain.info/TourSpain/Deportes/Golf

GOLF IN SPAIN.
<http://www.golfinspain.com/>

GOOGLE EARTH.
<http://earth.google.es/>

GOOGLE SCHOLAR.
<http://scholar.google.es/>

INE. Instituto Nacional de Estadística. <http://www.ine.es/>

INSTITUTO DE FOMENTO DE LA REGIÓN DE MURCIA. INFO
<http://www.institutofomentomurcia.es/web/portal/bienvenido>

NASA WORD WIND. Ortofotos de la Nasa
<http://worldwind.arc.nasa.gov>

(Normas Subsidiarias)
NN.SS TORRE PACHECO 1995.
NN.SS LOS ALCÁZARES 1986.
NN.SS SAN JAVIER 1989.

PANEL EMPRESARIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.
<http://www.panelempresarial.com>

PLAN DE PROMOCIÓN EXTERIOR. REGIÓN DE MURCIA.
Información Sectorial y Estadísticas Región de Murcia
<http://www.impulsoexterior.com>

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DEL
CAMPO DE MURCIA. PEIVCM 2005.

PROYECTO AUDES SOBRE ÁREAS URBANAS EN ESPAÑA.
<http://alarcos.inf-cr.uclm.es>

(Planes Generales Municipales de Ordenación)
P.G.M.O. MURCIA 2001. Adaptación LSRM 2003
P.G.M.O. MURCIA (Plan Rivas)
P.G.M.O. TORRE PACHECO 2005. Aprobación Inicial
P.G.M.O. LOS ALCÁZARES 2004. Aprobación Inicial
P.G.M.O. SAN JAVIER 2006. Aprobación Inicial

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA.
<http://www.rae.e>

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE GOLF. RFEG.
www.golfspainfederacion.com

SMART GROWTH.
<http://www.smartgrowth.bc.ca/>

SIGPAC. Sistema de Identificación de Parcelas Agrícolas.
Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
<http://sigpac.mapa.es/fega/visor/>

RUEDA, SALVADOR. "Los costes ambientales de los modelos urbanos dispersos". 2001

RUEDA, SALVADOR. "La ciudad compacta y diversa frente a la conurbanización difusa". 1997

SALOM CARRASCO, JULIA. "Ciudades medias y centros intermedios en el arco Mediterráneo".

SÁNCHEZ VILLANUEVA, M. "El turismo del golf y su impacto en el medio ambiente y en los recursos naturales. Propuestas para su ordenación en el litoral almeriense "
www.gem.es/MATERIALES/DOCUEMTOS/DOCUMENTO/g06/d06205/d06205.htm). 1998

SALVÀ TOMÀS, P.A. "Los modelos de desarrollo turístico en el Mediterráneo", Cuadernos de Turismo, nº 2. 1998.

SAN MARTIN, IGNACIO. " Cuestionando el sueño americano: planificación regional versus el área metropolitana de Phoenix. 1996

SANZ-MAGALLÓN, G. "Una aproximación al valor económico del agua utilizada en los campos de golf en las comarcas de Levante y Sureste, (<http://webprof.ceu.es/sanmag/Documentos/Sanz-agall%C3%B3n%20REEAP.pdf>). 2005.

SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª."Aglomeraciones y áreas urbanas en España, dimensión y tendencias: breves precisiones". 2006

SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª. "El eje Murcia-Cartagena, ¿génesis de una futura región urbana?; potencial y debilidades". Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2007

SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª. "El Boom de la construcción de viviendas en la Región de Murcia. Un proceso complejo y con múltiples implicaciones. Breves apuntes". Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 2006.

SOLER ANDRÉS, A - BELCHÍ GÓMEZ, R.-SÁEZ MERCADER, J. " La depuración de aguas residuales en la Región de Murcia", en Agua y Futuro en la Región de Murcia, Murcia, Asamblea Regional de Murcia, 1995.

SUSINO, J. "Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas". Áreas urbanas y movilidad laboral en España, Gerona, M. Castañer, J. Vivente, G. Boix (ed.) 2001, pp. 141-163

TAPIAS, J.C., SALGOT, M. y PRIESTLEY, G. "Impacto de los campos de golf en los ecosistemas vegetales: situación actual y perspectivas", Fruticultura Profesional. 2000.

THORNES, J.Trabajando con la naturaleza para conseguir un desarrollo sostenible en la Región de Murcia. 2006.

TURRI E. "La Megápolis padana" Venezia. Marsilio, 2000.

UNIVERSIDAD DE MURCIA. Departamento de Geografía.
"Papeles de Geografía".
<http://www.um.es/dp-geografia/revista-papeles.php>

UNIVERSIDAD DE MURCIA. Departamento de Turismo.
"Cuadernos de Turismo"
<http://revistas.um.es/turismo>

URBADOC. Base de datos sobre bibliografía sobre urbanismo.
<http://www.urbadoc.com>

U.S DEPARTMENT OF HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT
<http://portal.hud.gov>

URBAN PLANNING BLOG. AMERICA'S MOST SUSTAINABLE
CITIES.
<http://urbanplanningblog.com>

WIKIPEDIA.
<http://es.wikipedia.org/wiki>

